Borislav Bijelić

Đakovo u prijedlozima i projektima željezničkih pruga do 1914. godine

Nakladnik
Muzej Đakovštine Đakovo
HŽ - Hrvatske željeznice d.o.o.

Za nakladnika
Borislav Bijelić
Marijan Drempetić

Recenzenti
Zlata Živaković-Kerže
Vladimir Geiger

Lektor i korektor
Hrvoje Miletić

Prijevod sažetaka
Snježana Marić

Dizajn naslovnice
Hrvoje Duvnjak

Računalna obrada
"Hardy" Đakovo

Tisak
Tiskara, Budrovci

Naklada
500 primjeraka

Borislav Bijelić

ĐAKOVO U PRIJEDLOZIMA I PROJEKTIMA ŽELJEZNIČKIH PRUGA DO 1914. GODINE

Đakovo, 2004.

CIP - Katalogizacija u publikaciji
GRADSKA I SVEUČILIŠNA KNJIŽNICA OSIJEK

UDK 625.111 (497.5 Đakovo) (091)
656.21 (497.5 Đakovo) (091)

BIJELIĆ, Borislav
Đakovo u prijedlozima i projektima željezničkih pruga do 1914. godine / Borislav Bijelić ; <prijevod sažetaka Snježana Marić>. - Đakovo : Muzej Đakovštine, 2004.

Bibliografija. - Summary ; Zusammenfasung.

ISBN 953-7128-04-0

101107038

SADRŽAJ

PREDGOVOR---------- 7

UVOD: Strategija izgradnje željezničkih pruga u Hrvatskoj tijekom 19. st. ----------11

I. ĐAKOVO U PRIJEDLOZIMA I PROJEKTIMA IZGRADNJE ŽELJEZNIČKIH PRUGA DO 1894. GODINE----------19

II. VICINALNA ŽELJEZNICA OSIJEK – ĐAKOVO – VRPOLJE ----------31

Priprema za gradnju pruge ----------31

Tijek gradnje----------46

Puštanje pruge u promet i prve reakcije------62

III. NIKADA REALIZIRANI PROJEKT GRADNJE VICINALNE ŽELJEZNICE NAŠICE – ĐAKOVO ----------81

SAŽETAK ---------- 117

SUMMARY ---------- 121
ZUSAMMENFASSUNG ---------- 126
IZVORI I LITERATURA ---------- 131
PRILOZI ---------- 135
BILJEŠKA O PISCU ---------- 139

PREDGOVOR

Poticaj da objavim knjigu ovakvog sadržaja nije rezultat prevelikog interesa za željezničku problematiku općenito, a niti rezultat planskog, sustavnog istraživanja ovog segmenta gospodarske povijesti. Razlog mog bavljenja ovim aspektom lokalne povijesti – koja, dakako, nije samo lokalna, već je u najmanju ruku i regionalna – motiviran je činjenicom što je grad Đakovo gotovo prije 100 godina dobio željezničku prugu, a da o tomu, sve doskora, nije napisan niti jedan ambiciozniji, pogotovo ne znanstveni rad. U prvi mah ni sam nisam imao većih pretenzija. Kako je posao vezan za ovu temu sve više odmicao, povećavao se i moj interes, kao uostalom i količina primarnih i sekundarnih povijesnih izvora koje sam morao konzultirati. Stati na pola puta niti sam mogao, niti sam htio. Moja istraživačka pregnuća rezultirala su prvo člankom *Đakovo u projektima željezničkih pruga – s posebnim osvrtom na izgradnju pruge Osijek – Đakovo – Vrpolje*, a zatim i radom naslovljenim *Od iluzije do zbilje i nazad: Nikad realizirani projekt gradnje vicinalne željeznice Našice – Đakovo.* Spomenuti prilozi objavljeni su u knjizi *Naše teme – ogledi o prošlosti i sadašnjosti Đakova i Đakovštine,* časopisu *Scrinia slavonica* (2/2002.) te *Zborniku*

Muzeja Đakovštine (6/2003.). Za potrebe njihovog integralnog ukoričenja u jednu kompaktnu cjelinu (što bi ova knjiga trebala biti), spomenute radove nadopunio sam nekim novim spoznajama, ali i fotografijama, kartama i tablicama. S druge strane pak, pojedini dijelovi prvotnog teksta učinili su mi se suvišnima, te sam ih stoga izostavio, a njihovu strukturu nastojao prilagoditi konvencionalnoj knjiškoj formi.

Usudio bi se reći kako je objavljivanjem ove knjige željeznička problematika vezana za grad Đakovo (do izbijanja Prvog svjetskog rata) zaokružena, ali, sasvim sigurno, ne i u potpunosti apsorbirana. Za očekivati je da će neki budući istraživači, ponajprije u stranim arhivima, pronaći dodatnu građu koja će pridonijeti još cjelovitijem uvidu u ovu problematiku. Dok se to ne dogodi, ovom knjigom nastojao sam popuniti jednu od praznina u mnoštvu još nedodirnutih historiografskih tema iz bliže i dalje prošlosti Đakova i Đakovštine, te sugerirati potrebu primjerenog obilježavanja stogodišnjice stavljanja u promet pruge Osijek-Đakovo-Vrpolje.

Vrijeme i trud uloženi u pisanje ove studije nisu beznačajni, no unatoč toga, ona bi bila ispod razine na kojoj Vam je prezentirana da mi pri radu na noj, na različite načine, nisu pomogli recenzenti knjige dr. sc. Zlata Živaković-Kerže i dr. sc. Vlado Geiger, kao i kolege, prijatelji i poznanici: Grgur Marko Ivanković, Marina Vinaj, Dubravko Arbanas, Renata Bošnjaković, Vilim Ma-

tić, Zdenka Baždar, Luka Marijanović, Hrvoje Duvnjak, Jozo Ljulj, Hrvoje Miletić, Valent Markovčić, Gabrijela Jurić Valetić...

Također, ovim putom najtoplije se zahvaljujem predsjedniku Uprave HŽ-a gospodinu Marijanu Dremeptiću i ravnateljici Hrvatskog željezničkog muzeja iz Zagreba Heleni Bunijevac - kao i njihovim najbližim suradnicima - koji su podržali inicijativu za izdavanje ove knjige, te prihvatili ponudu da budu njezini suizdavači.

Autor

UVOD

STRATEGIJA IZGRADNJE ŽELJEZNIČKIH PRUGA U HRVATSKOJ TIJEKOM 19. STOLJEĆA

Već tijekom dvadesetih godina 19. stoljeća pojedinim krugovima unutar Habsburške monarhije bilo je jasno da je daljnji gospodarski razvitak države usko vezan za izgradnju željeznice. Ubrzo su uslijedili konkretni potezi. Izdane su prve koncesije, osnovana dioničarska društva, obavljeno trasiranje i svi ostali poslovi koji nužno prethode uspostavi željezničkog prometa. Doduše, u ovoj, početnoj fazi izgradnje, još uvijek primarno na konjsku vuču.[1] Proći će tek nekoliko desetljeća da bi konji bili zamijenjeni parnim lokomotivama, a "eksperimentalna" faza razvoja izgradnje željeznica konzistentnim, minuciozno osmišljenim planom njene dugoročne izgradnje. U tom periodu, a riječ je o tridesetim godinama 19. stoljeća, izgradnji željeznica nije se prilazilo ponajprije kao gospodarsko-inovativnim zahva-

[1] Bernard STULLI, *Prijedlozi i projekti željezničkih pruga u Hrvatskoj 1825 - 1863, knjiga I*, (Zagreb, 1975.), 15.

tima, već prvorazredno strateškim, dakle političkim pitanjima. Sagledavajući stvari iz takve perspektive biva jasno zašto je centralistička politika Monarhije preferirala izgradnju pruga s ishodištem u Beču, posebice naglašavajući nužnost što bržeg povezivanja središta Monarhije sa lukom Trst. Takva koncepcija, na kojoj je Austrija rezolutno ustrajavala sve do nagodbe s Ugarskom, javno je obznanjena u Beču 1841. godine u formi prvog preglednog plana izgradnje željeznica na području Carevine.[2] Na takvu austrijsku koncepciju, prema očekivanju, reagirali su Mađari - i to vrlo oštro. Na zasjedanju ugarskog Parlamenta usvojen je zakonski članak XXV. u kojem se austrijskom prometnom sistemu s ishodištem u Beču suprostavlja mađarska prometna koncepcija koja ishodište pruga vidi u Budimpešti, "odakle se grana 13 glavnih linija, zahvatajući i preko granica Ugarske, pogotovo u tzv. `pridružene zemlje` Ugarskoj, pa tako i u Hrvatsku sve do - Rijeke."[3]

Kao i u svim ostalim bitnim odrednicama gospodarskog, društvenog, kulturnog i političkog života, stoljećima unazad, Hrvatska je i u osmišljavanju svoje željezničke mreže, toliko bitne za gospodarstvo i nacionalnu integraciju, morala balan-

---

[2] Mirko VALENTIĆ, Osnovni problemi prometne integracije i jadranske orijentacije hrvatskog poduzetničkog građanstva u XIX. stoljeću, *Povijesni prilozi,* br. 9, 1990., 52.

[3] B. STULLI, *Prijedlozi...*, I, n. dj., 17.

sirati između Beča i Pešte. Prostora je, doduše, ostajalo vrlo malo, dovoljno tek za idejno osmišljavanje više ili manje smionih projekcija željezničkih pruga koje u četrdesetim i pedesetim godinama 19. stoljeća, kao i dugi niz godina nakon toga, nisu imale realno uporište koje bi, ako ne garantiralo, ono barem davalo realne izglede za konkretizaciju osmišljenog. Osnovni problem Hrvatske toga vremena bio je u nedostatku domaćeg kapitala neophodnog za ulaganje u projekte od strateškog nacionalnog interesa, te činjenica što ti projekti, najčešće, nisu kolidirali sa interesima najmoćnijih država Carstva. Od ništa manje smetnje, barem kada je u pitanju izgradnja željezničke mreže, bile su i nesuglasice pojedinih regija, interesno povezenih poduzetnika i visoko pozicioniranih društvenih i političkih uglednika oko izgradnje prioritetnih prometnih pravaca. Ako se tomu pridoda i upravno-politička rascjepkanost hrvatskog teritorija, koja je u drugoj polovici 19. stoljeća pretpostavljala usaglašavanje Beča, Pešte, Zagreba i krajiških institucija oko smjera i načina financiranja pojedinih željezničkih pravaca, jasno je da u dogledno vrijeme nije bilo realno očekivati izgradnju željezničkih pruga na državnoj razini čija bi izgradnja bila na liniji uvažavanja hrvatskih nacionalnih interesa.
Takvo stanje trajalo je sve do propasti Austro-Ugarske države 1918. godine. Sve to vrijeme Hrvatska je "u velikim infrastrukturnim investicijama Monarhije služila Austriji i Ugarskoj u pr-

vom redu kao prometni koridor jednom za bečku, drugi put za peštansku ekspanziju prema Jadranu i Orijentu."[4]

Za vrijeme dominantno bečkog utjecaja na prilike u Hrvatskoj, sve do Nagodbe 1867./1868., izgrađena pruga Beč - Trst[5] u bitnome je determinirala planiranje i izgradnju ostalih željezničkih pruga. Austriji, dakako, nije bio cilj poticati integraciju hrvatskih zemalja, još manje otvoriti novi koridor prema Jadranu (Rijeka-Senj), već izgraditi priključke na već postojeću prugu i tako preusmjeriti dotadašnje trgovačke putove kojima je hrvatska roba stizala u "mađarsko primorje".[6]

Prva pruga u Hrvatskoj izgrađena je upravo kao refleksija takvih tendencija bečkih poduzetničkih i političkih krugova. Bio je to bečko-tršćanski odvojak pruge Zidani most-Zagreb-Sisak pušten u promet 1862. godine.[7] Iste godine, između 20. i

---

4 M.VALENTIĆ, Osnovni..., n. dj., 63.

5 Izgradnja pruge Beč -Trst, tzv. arterija Carstva, trajala je od 1842. do 1857. godine. Godine 1846. izgrađena je dionica Beč-Celje, 1849. Celje-Ljubljana, da bi posljednja dionica, Ljubljana-Trst, u promet bila puštena 1857. godine.

6 Od 1779. godine Rijeka ima status "Corpus Separatum" krune sv. Stjepana i izravno je podređena Ugarskoj, sve do 1918. godine.

7 Doduše, prva pruga kroz Hrvatsku izgrađena je u Međimurju 1860. godine. No, kako je kralj u svibnju 1861. godine Međimurje priključio Ugarskoj, čini se ispravnim spomenutu prugu od slovenske granice do

22. kolovoza, u Zagrebu je održana Banska konferencija posvećena rješavanju željezničke problematike. O problemima izgradnje željezničkih pruga u Kraljevini Hrvatskoj i Slavoniji raspravljalo se i ranije, na zasjedanju Hrvatskog sabora 1861. godine, prilikom izrade planova za pojedine dionice pruga još tijekom četrdesetih godina, a sve više "željeznička" problematika nalazila je svoje mjesto i na stranicama dnevnog tiska. Unatoč toga, Bansku konferenciju treba posebno istaknuti, i to stoga što je na noj "po prvi put zacrtan plan za izgradnju željezničke mreže u interesu ekonomskog razvoja Hrvatske i uočena (...) opasnost od jakih lokalnih i regionalnih interesa."[8] Na Konferenciji, kojoj je osim bana Josipa Šokčevića, njenog inicijatora, značajan doprinos dao i Ivan Mažuranić, tada dvorski kancelar, postavljeno je pitanje od čijeg je rješenja ovisila daljnja sudbina, ne samo željezničke mreže u Slavoniji i Hrvatskoj, već i sveukupnog hrvatskog gospodarstva: kako spojiti Slavoniju i Srijem s jadranskim lukama? Oko tog pitanja iskristalizirala su se tri prijedloga. Većina sudionika Konferencije - na kojoj su osim već spomenutih osoba učešće uzeli župani svih sedam županija, predstavnici trgovačkih komora, društveno pro-

---

Siska smatrati prvom hrvatskom prugom, ili,da budemo precizniji, prvom prugom kroz Hrvatsku.

[8] Zdenka BAŽDAR, *Razvoj željezničke mreže u Hrvatskom podunavlju od 1850. do 1914. godine, neobjavljeni magistarski rad,* (Zagreb, 1999.), 15.

minentni pojedinci i predstavnici gradova - prihvatila je prijedlog koji je zagovarao izgradnju pruge od Zemuna, sredinom Slavonije, do Zagreba, a otuda preko Karlovca do Rijeke. Ova pruga, kako je planirano, trebala je imati priključke za Osijek, Brod na Savi i Sinj. Dvorska kancelarija je, uz izvjesne korekcije[9], ovakav plan prihvatila, i ubrzo su započeli pripremni radovi.

Vojni neuspjesi Monarhije i sve složenija politička situacija u državi doveli su 1867. godine do potpisivanja Austro-Ugarske, a godinu dana kasnije i Hrvatsko-Ugarske nagodbe. Prvim ugovorom Hrvatska je u diobi vlasti između Beča i Budimpešte potpala pod interesnu sferu Mađara, dok su drugim ugovorom regulirani odnosi između Mađarske i Hrvatske. No, Hrvatsko-Ugarska nagodba bila je sve samo ne ugovor koji bi Hrvatskoj omogućio nesmetani gospodarski razvitak, tim više što su pojedine odredbe Nagodbe u praksi sustavno kršene - dakako, na štetu Hrvatske.

Na planu prometne integracije Hrvatske Nagodba je značila odustajanje od do tada dominirajućeg austrijskog modela izgradnje željezničke mreže. Taj model zamijenjen je mađarskim koji

[9] Plan Dvorske kancalarije nije uključivao izgradnju pruge do Zagreba, već je ona od Siska trebala ići izravno na Karlovac i Ogulin, a iz Ogulina prema Rijeci i Senju. Vidi: Mirjana GROSS-Agneza SZABO, *Prema hrvatskome građanskom društvu*, (Zagreb, 1992.), 352.

je, kao izraz hegemonističkih aspiracija vladajućih krugova, inzistirao na povezivanju perifernih oblasti sa Budimpeštom kao političkim, gospodarskim i kulturnim središtem države. U toj koncepciji nije bilo mjesta za izgradnju horizontalne hrvatske željezničke magistrale od Zemuna do Rijeke. Umjesto njene izgradnje, od neprocjenjive važnosti za cjelokupni, ne samo gospodarski život Slavonije i Hrvatske, Mađari su inzistirali na što je moguće bržem povezivanju Budimpešte s Rijekom. Dionicu te pruge od Djekenješa do Zagreba dovršili su 1870., dionica od Zagreba do Karlovca u prometu je bila već od 1865. godine, dok je posljednja etapa pruge, Karlovac - Rijeka, dovršena 1873. godine. Do raspada Monarhije 1918. godine na teritoriju Slavonije i Hrvatske izgrađen je određeni broj pruga koje su "predstavljale samo fragmente željezničke veze Budimpešte s Bosnom i Srbijom."[10] Kao takve, razumljivo, bile su prije svega izraz potreba ekspanzionističkih mađarskih krugova. Izgradnja pruge Dalj-Brod na Savi možda je najeklatantniji primjer pogubnosti mađarske prometne strategije za razvoj pojedinih gradova i oblasti u Slavoniji i Hrvatskoj. Izgradnja te pruge "uvjerljivo pokazuje da su mađarski vlastodršci nastojali ne samo

[10] Igor KARAMAN, Privredni položaj Slavonije u Habsburškoj monarhiji pod nagodbenim sistemom, *Zbornik Historijskog instituta Slavonije*, 9/1966., 299.

donijeti koristi Ugarskoj i sebi nego ponajprije oštetiti hrvatske interese."[11]

[11] Dragutin PAVLIČEVIĆ, *Narodni pokret 1883. u Hrvatskoj*, (Zagreb, 1980.), 50.

I. ĐAKOVO U PROJEKTIMA IZGRADNJE ŽELJEZNIČKIH PRUGA DO 1894. GODINE

Prvi spomen Đakova u projektima gradnje željezničkih pruga seže u 1842. godinu. Te je godine C. L. Bruck, čelni čovjek riječkog Društva za izgradnju željezničke pruge Sisak-Karlovac, predao na uvid Ugarskom namjesničkom vijeću elaborat venecijanskog inženjera M. A. Sanferma koji je sadržavao i viziju širenja spomenute dionice na Osijek i Vukovar. Elaborat je napisan latinskim jezikom, a pasus u kojem se spominje Đakovo, tada još kao Dea-Kovar, tj. Diakovar, glasio je: "Longitudo totalis esset metrorum circiter 223/m mill. 294/10 usque Esseck. Adhibitis fortasse localibus inquisitionibus amplius breviari posset tractus Andrieveczdol et Esseck illam propius Dea-Kovar transferentes, verum et hac obtenta breviatione, longior fieret ramus Vinkovecze et Vukovar; quare ubi et hic esset aedificandus, prioris imminueretur utillitas. Quod omne ex majoribus et accuratius habitis localibus investigationibus penderet, et ex disquisitione recte instituta tum utilitatis hujus rami secundi agendi, quae positiva primo aspectu videtur, tum conditionum quas terrae tractus, per quos transeundum est, suppeditant."[12]

[12] B. STULLI, *Prijedlozi....,* I., n. dj., 421. U prijevodu tekst bi glasio: "Potpuna bi dužina (pruge) sve do Osijeka iznosila oko 223000 metara, tj. 29 i 4/10 germanskih milja. Tek nakon što se možda izvrši pregled na licu mjesta, više bi se mogao skratiti potez od Donjih Andrijevaca do Osijeka tako da ju se prenese

Nekoliko godina kasnije, 1844. godine, Bruck i Sanfermo svoj su prvobitni prijedlog korigirali na način da su sada zagovarali izgradnju još duže dionice. Njeno ishodište trebalo je biti u Slankamenu, odakle bi, preko Rume, Vinkovaca, Đakova, Broda na Savi, Novske i Siska, išla sve do Karlovca. Plan je predviđao i izgradnju pobočnih pruga za Zagreb, Osijek, Vukovar i Mitrovicu.
Ovu ideju Bruck i Sanfermo iznijeli su u pisanom obliku, argumentirano, ugarskom palatinu i ugarskom Saboru[13] ,ali kao što je i bilo za očekivati, Mađari je nisu podržali. Razlozi su, gledajući iz kuta mađarske službene politike i njihovih strateških opredjeljenja po pitanju izgradnje prioritetnih željezničkih pravaca, imali svoje logično utemeljenje. Naime, Bruckova i Sanfermova inicijativa ocijenjena je kao proaustrijska, kao svjestan čin koji je za posljedicu trebao imati preusmjeravanje podunavske trgovine prema željezničkoj magistrali Beč-Trst (koja je upravo u to vrijeme bila u izgradnji), tj. luci Trst kao glavnoj austrijskoj izvozno-uvoznoj luci.

---

bliže Đakovu. Ali kad bi se i postiglo to skraćenje, duži bi krak bio Vinkovci i Vukovar. Zato gdje bi se taj i na kojem mjestu trebao graditi, korist bi se prvoga smanjila. Što bi sve ovisilo od velikih i pomnije obavljenih istraživanja na samom mjestu, te bi se na temelju istraživanja pravilno odredila kako korisnost toga drugoga kraka, koji bi se trebao graditi a koji se na prvi pogled čini pozitivnim, tako i uvjeta kojima obiluje položaj tla po kojemu (taj krak pruge) treba prolaziti."

[13] Isto, 435-444.

Umjesto te pruge promađarski krugovi u Hrvatskoj inzistirali su na izgradnji pruge Vukovar - Rijeka. Ona, kao što je poznato, nije nikada izgrađena, ali su učinjene sve predradnje za njezinu finalizaciju. Pruga je trebala ići od Vukovara, preko Osijeka, do Rijeke, a predviđen je bio i njezin odvojak koji je trebao povezati Osijek sa Đakovom i Vrpoljem. Projektant pruge Carl Maria von Wallau izvijestio je 10. travnja 1844. godine Kapetanat grada Rijeke o dinamici radova na trasiranju spomenute pruge. U izvješću se konstatira da je dovršeno "trasiranje na dionici od Vukovara, preko Broda i Nove Gradiške, do Osekova, 2 milje pred Siskom; isto tako i za ogranak pruge Osijek-Đakovo-Vrpolje."[14]

O dionici pruge Osijek-Đakovo-Vrpolje C. M. Wallau iscrpnije je elaborirao u predstavci koju je Kapetansko vijeće grada i kotara Rijeke siječnja 1845. godine podnijelo ugarskom palatinu. U njoj se, kada je o Đakovu riječ, navodi sljedeće: "Von Vrpolje ist über Striezivojna gegen Piskorevcze, Budrovcze und Diakovar, ferner nach Siroko Polje, Vuka, Czepin (wo sich eine gut organisirte Runkelruben Zukerfabrik des Herrn von Mayer, und des Grundherrn Adamovich befindet) dann nach Esseg, eine Flugelbahn von 6 1/2 Meile beantraget."[15]

---

[14] Isto, 446.

[15] Isto, 473. U prijevodu tekst glasi: "Predložena je sporedna željeznička pruga od 6,5 milja koja bi išla od Vrpolja, preko Strizivojne, Piškorevaca, Budrovaca i

Na istim stranicama projektant ističe važnost Društva za brodski promet u Osijeku, tehničke pojedinosti oko savladavanja kanala kod Tomašanaca i generalne nedoumice vezane za financiranje cjelokupnog projekta.

Zaoštravanje političkih prilika u Carevini dovest će do revolucionarnih gibanja 1848. godine koja će, barem za neko vrijeme, tijekom pedesetih godina, imati za posljedicu još dominantniji utjecaj Austrije na sve društvene i političke procese unutar granica Monarhije. Na planu izgradnje željezničkih pruga značilo je to odustajanje od daljnjih radova na izgradnji pruge Vukovar - Rijeka. Već početkom pedesetih "Komisija i Minist. rata aktivno su učestvovali u pripremi novog plana mreže austrijskih željeznica. /.../ Od pruga kroz Hrvatsku, do njenih granica, ili blizu tih granica, naveli su: Sisak -Zagreb, s odvojkom do Karlovca; Szegedin - Baja - Mohacs - Pech - Kanizsa - Zagreb; Mohacs - Osijek; Szegedin - Petrovaradin i Ljubljana - Nabrežina - Trst."[16] Priželjkivanu prometnu horizontalu kroz Hrvatsku zamijenila je vertikala u kojoj se ime trgovišta Đakovo nije spominjalo.

Nezadovoljni ovakvom prometnom politikom Austrije slavonski su veleposjednici, na čelu s bi-

---

Đakova, zatim dalje prema Širokom Polju, Vuki, Čepinu (gdje se nalazi dobro organizirana tvornica šećera gospodina von Mayera i zemljoposjednika Adamića) i naposljetku linija bi završila u Osijeku."

[16] Isto, 69-70.

skupom Josipom Jurjom Strossmayerom, izradili predstavku vladaru i osobno mu je uručili 1. studenoga 1856. godine.[17] U predstavci se, doduše, izrijekom ne spominje Đakovo, ali se apelira na potrebu revitalizacije dovršenih planova za prugu od Vukovara do Jadranskog mora. Izgradnjom te pruge, smatrali su potpisnici predstavke, bio bi ostvaren njihov osnovni cilj. Ako to pak ne bi bilo moguće učiniti u cijelosti, na način koji su to oni predložili, zahtijevali su barem što skoriju izgradnju pruge kroz Slavoniju. U njihovom osnovnom prijedlogu stajalo je i to da bi glavnu liniju pruge trebalo pobočnom prugom povezati s granicom Osmanskog carstva kod Broda na Savi. Iz pouzdanih izvora odmah je stigla vijest da ova inicijativa neće biti prihvaćena. Sredinom sljedeće godine molba slavonskih velikaša bila je i službeno odbijena.

[17] Isto, 654-657. Osim Strossmayera potpisnici predstavke bili su: grofovi Adolf i Ladislav Pejačević, grof Heinrich Khuen, grof Eltz, Ljudevit pl. Salopek i opat Adam Sukić.

Sl. 1. Josip Juraj Strossmayer

Sl. 2. Ivan Mažuranić

Sljedeći željeznički projekt u kojem je bilo uključeno i Đakovo, i to kao projekt kapitalne vrijednosti čija je realizacija konačno trebala zadovoljiti autentične hrvatske interese, definitivno je iskristaliziran na Banskoj konferenciji o željezničkom pitanju održanoj u Zagrebu od 20. do 22. kolovoza 1862. Samo održavanje konferencije, a posebice njeni zaključci, bili su od nesagledivog značaja za daljnje oblikovanje hrvatskih interesa u izgradnji prioritetnih željezničkih prometnica u drugoj polovici 19. stoljeća. Svi sudionici konferencije načelno su se složili o nužnosti povezivanja istočnih dijelova Hrvatske sa jadranskim lukama, ali se nisu složili oko toga kako bi točno trebala izgledati trasa pruge koja bi povezala te, najudaljenije dijelove zemlje. Za prugu koja bi išla dravskom dolinom zalagali su se knez W. Schaumburg-Lippa i grof Petar Pejačević. Njihova koncepcija nije prihvaćena jer ona, zapravo, i nije bila na liniji ostvarenja hrvatskih nacionalnih interesa. Naime, bilo je lako uočiti da njihovi "prijedlozi potpuno odgovaraju sistemu austrijske željezničke mreže, da su bili protivni koncepciji bilo kakvog hrvatskog željezničkog prometnog sistema... ."[18]

Prijedlog da trasa buduće pruge ide savskom dolinom doživio je istu sudbinu. Zagovornici ovakve trase pruge, doduše, nisu bili na tragu razmišljanja nosilaca prethodne koncepcije. Oni su, is-

[18] Isto, 119.

tičući neke komparativne prednosti savske doline, zagovarali prugu koja bi više odgovarala njihovim lokalnim interesima. Vjerojatno i nije potrebno posebice isticati da su ovu koncepciju na konferenciji predložili i "branili" predstavnici prisavskih krajiških područja, napose gradovi Vinkovci i Brod na Savi.

Ideja da bi trasa pruge trebala prolaziti središtem Slavonije, a samim tim i kroz Đakovo, imala je najviše pristalica. Zamišljeno je da od Zemuna, preko Vinkovaca, Đakova i Požege ide do Zagreba, te od Zagreba preko Karlovca do Rijeke. Planom su predviđeni i priključci na Osijek, Brod na Savi i Senj. Činjenica što je dio trase prolazio kroz Vojnu krajinu i mogao biti spona između sjeverne Hrvatske, Bosne i Srbije, te stoga što ju je podržao i riječki magistrat nadajući se da bi ona mogla pripomoći inkorporaciji Rijeke u gospodarski život Hrvatske, bili su presudni momenti koji su toj trasi dali prednost u odnosu prema trasama koje su bile zamišljene da idu dolinama Drave i Save.[19]

Za prugu koja bi prolazila središtem Slavonije naročito je bila zainteresirana Požeška županija. U zapisniku glavne skupštine županije Požeške iz veljače i ožujka 1862. godine[20] navode se argumenti zašto bi baš ta trasa pruge bila najbolje

[19] M. GROSS - A. SZABO, isto, 352.

[20] Bernard STULLI, *Prijedlozi i projekti željezničkih pruga u Hrvatskoj 1825-1863, knjiga II,* (Zagreb, 1975.), 102-104.

rješenje - kako za državu, tako i za "družtvo željezničkog poduzetja". Ističe se da bi "predloženi potez preko Kutinje, Pakraca i Požege na Diakovo išao (...) sredinom Slavonije, i bio za 7. miljah kraći neželi svi ostali potezi... ." Osim toga, kaže se dalje u izvješću, "ciela okolica od Kutinje preko Pakraca, Požege i Diakova bogata je na svakovrstnom voću, a osobito šljivami, (...), najizvrstniimi šumami..." Tu su i "Lipikske toplice", tvornica stakla u Zvečevu itd.. Zbog svega toga županijska skupština umoljava visoko kr. herv. slav. namjesničko Vijeće "da moćnim svojim uplivom onamo nastojiati izvoli, da se gore rečeni potez preko Kutinje, Pakraca, Požege na Diakovo za željezničku prugu ustanovi, da se preuzvišeni gosp. Kancelar Ivan Mažuranić umoli, da dostoji svojim putem gore napomenjeni družtvu željezničkom stavljeni predlog podupirati, a isto tako umoliti se odredjuje preuzvišeni gospodin Juraj Strossmayer biskup Diakovački, u kojega interesu kao vlastela diakovačkog i u interessu prediela Diakovačkog takodjer od komunikacie udaljenog pomenuti potez leži, moćnog podupiranja radi."

Sa istom molbom Požeška županija obratila se i hrvatskom dvorskom kancelaru Ivanu Mažuraniću. Na kraju pisma moli ga se da on "kao Kancelar i vrhovna glava naša, dostoji osiromašenom pučanstvu našem - kao blagi otac - kojeg je jedna znamenita strana pučanstva do sada bez pomoći samo teret nositi priviklo, odnikud ga sunce og-

rejalo nije - od pomoći i utiehe biti, i moćnim uplivom posredovati, da se željezna pruga sredinom Slavonije i to preko Kutinje, Pakraca i Požege na Diakovo proizvede."[21]

Inicijativu Požeške županije, mimo očekivanja, a uz mjere stanovitog opreza, prihvatila je i Virovitička županija. [22]

Ideju o prolasku pruge sredinom Slavonije u više navrata rezolutno je podržao i biskup Josip Juraj Strossmayer. Na drugoj sjednici Banske konferencije održanoj 21. kolovoza istaknuo je da se prilikom izgradnje željeznica mora prije svega paziti na dva momenta: interes "podhvatnika" i interes države. "Ako je pruga iz Zemuna po sredini Slavonije najkraća k moru, to je nedvojbeno, da će ona i za podhvatnika biti najkoristnija ; tim pako, što bi se ta pruga gradila kroz srce Slavonije, sigurno bi od najveće koristi bila i za narod, jer bi se njome i Podravci i Posavci jednako koristno mogli služiti."[23]

Po mišljenju Strossmayerovih biografa "biskupova je rieč vriedila mnogo, i ona je, može se reći, odlučila cielom konferencijom. Svi su uvidjali prieku nuždu, da se ta željeznica baš tim prav-

---

[21] B. STULLI, *Prijedlozi...,* II., n. dj., 104.

[22] Vidi pismo koje je Virovitička županija uputila Hrvatskoj dvorskoj Kancelariji u Beču. B. STULLI, isto, 133-135.

[23] Matija PAVIĆ - Milko CEPELIĆ, *Josip Juraj Strossmayer biskup bosansko-đakovački i sriemski god. 1850-1900.*, (Zagreb, 1900.-1904.), 457.

cem izgradi; svi su gledali sjajnoj budućnosti u dogled. Zagrebčani priredili su biskupu u slavu koncerat i inače ga sa ovacijama susretali, a županija požeška izjavila mu toplu zahvalnost."[24]
Zaključak da bi pruga trebala ići sredinom Slavonije prihvaćen je od većine sudionika konferencije, ali je zasigurno svima bilo jasno da je do realizacije tog projekta još dug i neizvjestan put. Upravo stoga na konferenciji je osnovan Odbor koji je trebao posebnu pozornost obratiti "na otvorena pitanja konkretne trase za ovu prugu, i na pribavljanje sredstava za njeno trasiranje."[25] Jednoglasnom odlukom za člana Odbora izabran je biskup J. J. Strossmayer, a većinom glasova barun Lazar Hellenbac, Iginio Škarpa, Ljudevit Vukotinović, Ante Jakić, dr. Mirko Šuhaj, grof Julio Janković i Koloman Bedeković. Odbornici su za predsjednika predložili biskupa Strossmayera koji ponudu nije prihvatio s obrazloženjem da obitava u Đakovu te bi mu, iz čisto tehničkih razloga, posao koordinatora rada Odbora bio dodatno otežan.[26]
Zbog političkih promjena u Monarhiji tijekom druge polovice šezdesetih godina do konačne realizacije zamišljene pruge nije došlo, iako su neophodne pripreme za finalizaciju tog projekta uglavnom bile dovršene. Od tada, pa sve do počet-

[24] Isto.
[25] B. STULLI, *Prijedlozi*..., I., n. dj., 138.
[26] M. PAVIĆ - M. CEPELIĆ, *Josip Juraj Strossmayer*..., n. dj., 457.

ka osamdesetih godina 19. stoljeća, barem koliko je autoru ovog teksta poznato, Đakovo se više ne spominje u sustavnije osmišljenim projektima izgradnje željezničke mreže kroz Slavoniju i Hrvatsku. Prva takva inicijativa, koja će onda u konačnici i rezultirati izgradnjom pruge Osijek-Đakovo-Vrpolje, pojavila se početkom osamdesetih godina 19. stoljeća.

II. VICINALNA ŽELJEZNICA OSIJEK – ĐAKOVO - VRPOLJE

1. Pripreme za gradnju pruge

Gospodarski krugovi u Osijeku, posebice oni okupljeni oko Trgovačko-obrtničke komore za Slavoniju, dugi niz godina inzistirali su na izgradnji pruge koja bi preko Đakova i Vrpolja grad Osijek povezala sa Brodom na Savi, a samim tim i Bosnom, tj. Osmanskim carstvom. Naime, izgradnjom pruge Dalj-Brod "bosanski promet odvraćen (je) od svoga naravnog tržišta u Osijeku"[27], što je, nema sumnje, znatno pridonijelo prometnoj i gospodarskoj izolaciji Osijeka.[28] Da bi dobili potporu relevantnih državnih tijela i istaknutijih pojedinaca iz političkog i društvenog života, predstavnici Osijeka odaslali su mnoga pisma, a nerijetko i izravno kontaktirali sa svima onima koji su mogli pripomoći afirmaciji ideje o

[27] Nikola ATANASIJEV PLAVŠIĆ, *Trgovačko-obrtnička komora za Slavoniju u prvih pedeset godina njenog opstanka 1853.-1903.,* (Osijek, 1904.), 117.

[28] Gospodarstvenici Osijeka i Slavonije okupljeni upravo oko Trgovačko-obrtničke komore za Slavoniju svojim lošim procjenama i sami su pridonijeli nezavidnom prometnom položaju Osijeka. Vidi: Zlata ŽIVAKOVIĆ-KERŽE, *Urbanizacija i promet grada Osijeka na prijelazu stoljeća (1868.-1918.),* (Osijek, 1996.), 106-112.

gradnji pruge.[29] Kada je već izgledalo da će inicijativa biti usvojena na najvišim mjestima, pogotovo stoga što ju je podržalo i vojno ministarstvo, došlo je u Osijeku do udesa koja je, barem za neko vrijeme, sve inicijative vezane za izgradnju pruge Osijek-Đakovo-Vrpolje stavila u drugi plan.

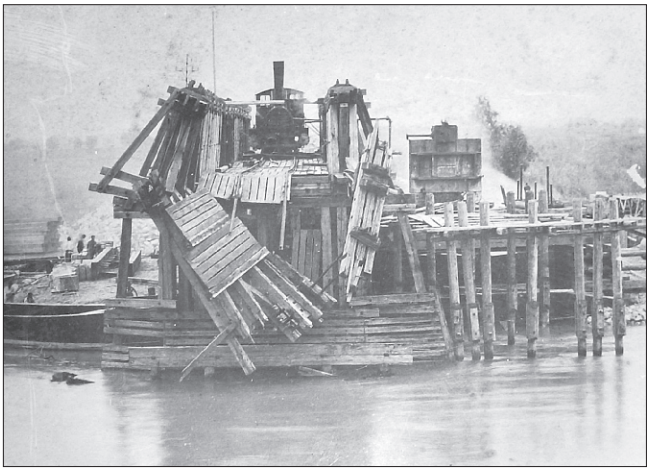
Naime, dana 23. rujna 1882. godine u Osijeku se pod teretom vlaka srušio željeznički most. U nesreći je poginulo 26 vojnika koji su se iz Bosne vraćali svojim kućama, a željeznički promet na pruzi Osijek-Villany bio je do daljnjega u prekidu. Izravna posljedica te nesreće manifestirala se u povećanom prometu na pruzi Brod-Dalj. "Uslijed svih tih dogadjaja usnula je napokon namjera

[29] Za podršku je zamoljen i J. J. Strossmayer. U jednom od pisama upućenih F. Račkom on piše:" Ovih dana bje kod mene deputacija osječka pozivajući me, da joj se na čelo metnem i da idemo u Peštu, ne bi li odvratili ludost skrajnu, il je zloća skrajna, kojom Madžari u kraiškoj željeznici Osijek mimoići kane. Veli svijet, da bi to jedino nesreću od Slavonije odvratiti moglo, jer da bi moja prisutnost toliko djelovala na Madžare, da bi od svoje ludosti odustali. Što Vi velite? Bi l' vrijedno bilo tu žrtvu doprinijeti? Stvar je dakako za Đakovo i Osijek od neizmjerne vrijednosti, a po mojem mnijenju, moj opzicionalni položaj ne bi se po tomu nimalo promijenio. Osječani su vrlo ogorčeni proti Madžarom i s punim pravom. Eto im plaća za njihovo madžarsko oduševljenje!" *Korespondencija Rački-Strossmayer, knjiga druga,* (Zagreb, 1929.), 74.

izgradnje željezničke pruge Osijek-Vrpolje, te je uskrsnula opet istom u godini 1894. (...)."[30]
Od te, 1894. godine, proći će 11 godina mukotrpnog pregovaranja, prihvaćanja i odbijanja ponuđenih projekata, njihovih korekcija, intervencija mnogobrojnih poslanstava, jednom riječju uzleta i padova koji će u konačnici, ipak, rezultirati izgradnjom pruge tijekom 1905. godine.
Novi krug priprema za gradnju pruge Osijek-Đakovo-Vrpolje otpočeo je listopada 1894. godine odlaskom osječkog izaslanstva u Budimpeštu gdje ih je primio tadašnji hrvatski ban Khuen Hedervary. Izaslanstvo mu je tom prilikom izložilo svoje argumente za izgradnju pruge, te od bana dobilo jamstva da će se on osobno zauzeti za ishođenje dozvole potrebne za početak radova.[31] Istu potporu ovom projektu, i to vrlo konkretnu, dala je i Virovitička županija i Gradsko poglavarstvo Osijeka. Na skupštini Virovitičke županije održanoj 10. studenog 1894. godine[32] upisani su iznosi za nabavu temeljnih dionica u desetogodišnjim beskamatnim obrocima i osigurana potpora iz dijela otkupa javnih radova. Spomenuta skupština za našu temu značajna je i zbog disonantnih tonova koji su se čuli u vezi

[30] N. ATANASIJEV-PLAVŠIĆ, *Trgovačko-obrtnička komora*..., n. dj., 117. O tome vidi i: Zlata ŽIVAKOVIĆ-KERŽE, *Urbanizacija*...., n. dj., 117..
[31] *Vjesnik županije virovitičke*, 20/1894., 159. (dalje: *VŽV*)
[32] Isto, 22/1894., 170-171.

Sl. 3. Stari željeznički most u Osijeku



Sl. 4. Most u Osijeku nakon rušenja

Sl. 5. Khuen Hedervary

Sl. 6. Teodor Pejačević

izgradnje prioritetnih pravaca željezničkih pruga u Slavoniji, posebice smjera buduće trase pruge Osijek-Đakovo-Vrpolje.

Oto pl. Štetner zagovarao je pravac Osijek-Ernestinovo-Semeljci-Đakovo-Vrpolje, a čuli su se i planovi u kojima je izostavljen Osijek kao ishodište pruge. Tako su predlagani i smjerovi Našice – Đakovo - Vrpolje i Našice - Gorjani - Semeljci - Vinkovci (sa odvojcima Gorjani – Đakovo - Vrpolje i Vinkovci - Osijek). No, svi ti prijedlozi bili su odbijeni. Uži odbor smatrao je optimalnim rješenjem pravac Osijek – Čepin – Vladislavci – Koprivna – Semeljci – Kešinci – Mrzović – Vučevci – Forkuševci – Đakovo – Vrpolje. Prijedlog odbora skupština je jednoglasno prihvatila, a u pododbor izabrala Dragutina Kršnjavog i Zvonimira Žepića kao predstojnike interesnih kotara.

Nedugo nakon županijske skupštine Ugarsko ministarstvo trgovine izdalo je na godinu dana Vasi Gjugjeviću preddozvolu za gradnju pruge, i to kao vicinalne paravozne željeznice.[33]

U intenzivnim aktivnostima vezanim za izgradnju pruge tijekom 1894. godine zapaženo mjesto zauzima i istup osječkog Gradskog poglavarstva. Ono je 12. studenoga iste godine donijelo odluku da će izgradnju željeznice poduprijeti svim sredstvima. U tu svrhu osigurana je pripomoć u nabavi temeljnih dionica i izabran Odbor na čelu s

[33] Isto, 23/1894., 183.

osječkim gradonačelnikom Antunom Rotterom. Uloga Odbora bila je da u koordinaciji sa županijskim odborom, na najrazličitije načine, inicira što bržu realizaciju zacrtanog projekta. U tom smislu odlučeno je da se u Đakovo pošalje izaslanstvo koje bi za cijeli projekt trebalo zainteresirati biskupa Strossmayera. Nadalje, već početkom sljedeće godine, 7. siječnja 1895., Odbor je uspio organizirati skupštinu interesenata i na noj u manjoj mjeri revidirati usvojenu trasu pruge. Kao najkraći, i za gospodarstvo Osijeka naj- optimalniji smjer, smatrao se onaj koji bi išao od Osijeka preko Čepina, Vuke, Semeljaca, Širokog Polja i Đakova, a ne, kako je usvojeno na županijskog skupštini, od Osijeka preko Čepina, Vladislavaca, Koprivne, Semeljaca, Mrzovića, Vučevaca, Forkuševaca i Đakova. Uz navedene razloge, argument za izmjenu trase bio je i taj što je novopredloženi smjer pruge trebao prolaziti kroz veća, i samim tim značajnija mjesta.[34]

Početni zanos zasnovan na konkretnim rezultatima prisutan je tijekom 1895. godine. Na županijskog skupštini održanoj svibnja mjeseca[35] konstatirano je da su okončani radovi oko trasiranja pruge, te izražena smiona očekivanja "da će se doskora gradnja ožitvoriti". Nekako u isto vrijeme savjetnik u ministarstvu trgovine Julio pl.

[34] Z. ŽIVAKOVIĆ-KERŽE, *Urbanizacija...,* n. dj., 117-118; *VŽV*, 23/1894., 183.

[35] *VŽV*, 11/1895., 81.

Geduly izvršio je pregled trasirane pruge, dok je savjetnik ministra Ehrenhofer 26., 27., i 28. lipnja te godine predsjedavao političkom ophodnjom pruge. Utvrđeni su pružni prijelazi, ali i određeni manji propusti, koji, doduše, nisu značajnije narušili pozitivnu sliku do tada izvršenih radova.[36]

Kako su sve predradnje valjano provedene bilo je za očekivati da će Ministarstvo trgovine, u najskorije vrijeme, izdati dozvolu za početak gradnje. No, kako se to nije dogodilo tijekom tekuće godine, a ni početkom 1896., oformljeno je izaslanstvo grada Osijeka i županije Virovitičke, na čelu s županom dr. Teodorom grofom Pejačevićem[37], koje je 21. veljače primio ban K. Hedervary.

Delegacija je dobila podršku bana oko ustupanja dijela doprinosa iz Krajiške investicione zaklade, kao i njegovu osobnu podršku cjelokupnom projektu koju je, uostalom, obećao još 1894. godine. Ban je tom prilikom istaknuo "da mu je važnost te pruge, osobito njena važnost za grad Osijek, poznata, a uslijed toga te pošto znade, da je ta izgradnja vruća želja grada Osijeka, i pošto on napredak slavonske metropole živo želi, to da će

[36] *VŽV*, 13/1895., 103.

[37] Osim Pejačevića izaslanstvo su činili: podžupan Chavrak, gradonačelnik Graff, županijski zastupnik Barlović i dvojica gradskih zastupnika, Plavšić i Weiss.

izgradnju te pruge moralno i materijalno podupr-ijeti."[38]

Da to nisu bile tek kurtoazne izjave svjedoči činjenica što je izaslanstvo još istog dana, zajedno s banom, otputovalo u Budimpeštu i bilo primljeno u Ministarstvu trgovine. Ministar trgovine Danieli izrazio je podršku njihovim nastojanjima, ali nikako ne bezrezervnu. Nakon općih mjesta o brizi za Slavoniju, a u tom kontekstu i potrebi gradnje transverzalne pruge Osijek – Đakovo - Vrpolje, slijedila je manje optimistična ministrova izjava da će ministarstvo podržati njezinu gradnju "prema mogućnosti i raspoloživim sredstvima."[39]

U ovoj fazi plana izgradnje 47,6 kilometara pruge Osijek – Đakovo - Vrpolje bilo je planirano utrošiti 1.715.000 forinti, tj. 36.000 forinti po jednom kilometru. Dodatna sredstva trebala su se izdvojiti za gradnju pet željezničkih postaja i neophodna prometna sredstva.

Dio sredstava za gradnju pruge, između ostalih, trebala je izdvojiti Virovitička županija, grad Osijek, te područne općine koje bi od pruge imale neposrednu korist. Donesen je zaključak da bi pojedina mjesta iz svojih šumskih glavnica trebala kupiti određeni broj temeljnih dionica, i to: Forkuševci za 10.000 forinti, Tomašanci za 5.000, Beketinci za 10.000, Široko Polje za

[38] *VŽV*, 3/1896., 23.
[39] Isto

30.000, Semeljci za 30.000, Kešinci za 8.000, Koritna za 15.000, i Punitovci za 10.000 forinti. Čepin i Dopsin trebali su izdvojiti znatno manja sredstva (2.000, odnosno 2.594 forinte) koja bi se namaknula iz zakupa šumske krčevine. Sva spomenuta mjesta bila su spremna i besplatno ustupiti zemljišta potrebna za gradnju željeznice. Takav prijedlog prihvatili su i Viškovci, Vuka, Piškorevci, Budrovci i Strizivojna.

U vezi s financijskim doprinosom pojedinih mjesta izgradnji pruge svakako treba istaknuti da obveze nisu uvijek prihvaćane bez stanovitih rezervi. Širokopoljčani su, npr., bili spremni ispoštovati dogovoreno, ali uz uvjet da željeznička postaja ne smije biti udaljena od sela više od tri kilometra. Semeljčani su bili čak spremni i povećati svoj iznos uz uvjet da stanica od sela ne bude udaljenija od dva kilometra. Slične su zahtjeve imali i predstavnici Dopsina i Kešinaca. U ovoj fazi zatvaranja financijske konstrukcije izgradnje pruge općine Mrzović i Đakovo nisu sudjelovale. Naime, Đakovčani koji su trebali uplatiti 30.000 forinti prijedlog nisu prihvatili "jer nisu dovoljnom većinom posjedovnih glasova stvoreni."[40]

Da bi se namaknula potrebna svota novca, jer prikupljeno početkom 1897. godine nije bilo dovoljno za početak gradnje, ban Hedervary je, držeći se svojih obećanja, nastojao "staviti u izgled" 100.000 forinti iz Krajiške investicione za-

[40] *VŽV*, 6/1896., 46.

klade - i to pod relativno povoljnim uvjetima. Uz pretpostavku da ministarstvo trgovine povisi svoj prinos za 50.000 forinti, a to se očekivalo, u tom slučaju za izgradnju pruge nedostajalo bi još samo 40.000 forinti koje se namjeravalo osigurati dodatnim izdvajanjima svih zainteresiranih, ponajprije županije Virovitičke i grada Osijeka.[41]

Što je od planiranog ostvareno, teško je reći. Pouzdano možemo tvrditi tek to da je Đakovo naknadno prihvatilo svoj dio financijskih obveza[42], a Ministarstvo trgovine odbilo dodijeliti naknadno tražena sredstva.[43]

Problemi financijske prirode, kao i naznaka da ministarstvo trgovine najozbiljnije razmišlja da planiranu željeznicu, kao važnu transverzalnu prometnicu koja bi trebala povezati Budimpeštu sa Sarajevom, podigne na rang željeznice I. reda i izradi o državnom trošku, dodatno je zakomplicirala već i onako kompliciranu situaciju oko početka gradnje. Inicijativa ministarstva imala je za posljedicu obustavu svih konkretnih aktivnosti oko realizacije vicinalne željeznice Osijek-Đakovo-Vrpolje, dok je ideju da se pruga gradi

[41] *VŽV*, 1/1897., 8.

[42] Vidi izvješće sa županijske skupštine od 10. lipnja 1897., *VŽV*, 12/1897., 94-95.

[43] *VŽV*, 19/1897., 154.

kao željeznica I. reda, objektivno, bilo teško pokrenuti s mrtve točke.[44]

Da bi se novonastala pat situacija što brže razriješila Trgovačko-obrtnička komora za Slavoniju obratila se Teodoru Pejačeviću, velikom županu županije Virovitičke, s molbom da u ministarstvo trgovine "predvede" deputaciju kojoj bi bio omogućen prijem kod ministra Ernesta Daniela. Pejačević je inicijativu prihvatio. U veljači 1898. delegacija je u Budimpešti obavila željene razgovore sa ministrom, ali bez konkretnih rezultata. Ministar Daniel istaknuo je u razgovoru s članovima deputacije "da će obzirom na po deputaciji navedene razloge o važnosti upitne željeznice nastojati, da se ta željeznica kao glavna linija prvog reda izgradi, te ako to nikako nebi bilo moguće, da će učiniti odredbu, da se željeznica Osijek – Đakovo - Vrpolje još tečajem iste godine kao vicinalna željeznica graditi odpočne."[45]

Od ministrovih obećanja tijekom tekuće godine ništa nije realizirano. Početkom sljedeće za ministra trgovine imenovan je Aleksander pl. Hegedus. Bez obzira na velika očekivanja slavonskih predstavnika čini se ipak da učestale promjene čelnih ljudi ministarstva trgovine, pa i ova najnovija, nisu išle u prilog oživotvorenja njihovih

[44] Ugarska kreditna banka bila je jedno vrijeme zainteresirana investirati u taj projekt, ali je ubrzo odustala.

[45] N. ATANASIJEV-PLAVŠIĆ, *Trgovačko-obrtnička komora*..., n. dj., 173.

ambicija. Dapače. Učestale personalne promjene dodatno su otežavale operacionalizaciju dogovorenog i svakako bili jedan u nizu remetećih faktora brže izgradnje pruge.
U sljedeće dvije godine, tijekom 1900. i 1901. godine, nisu zabilježene nove inicijative u vezi s gradnjom pruge. S mrtve točke stvari su se ponovo pokrenule tijekom 1902. godine. Pokrenula ih je Trgovačko-obrtnička komora za Slavoniju na inicijativu Skupštine zainteresiranih za gradnju pruge Osijek – Đakovo - Vrpolje. Naime, kako je Trgovačko-obrtnička komora, pa i županija Virovitička, proteklih godina učestalo dobivala peticije u kojima se zahtijevala izgradnja pruge, okupljanje svih zainteresiranih za ovu problematiku nametnulo se kao nužno, tim više što su čelni ljudi Komore i Županije smatrali da bi upravo jedan takav skup mogao pripomoći u ponovnom aktualiziranju i davanju konstruktivnih inicijativa za ishođenje radne dozvole. Prvo očekivanje u potpunosti se ispunilo, dok je po pitanju drugog, manje-više, sve ostalo po starom.
Skupštinu je otvorio narodni zastupnik Antun pl. Mihanović, dok je glavnu riječ u njezinom radu imao tajnik Trgovačko-obrtničke komore za Slavoniju Nikola Plavšić. Nakon njegova izlaganja jednoglasno je zaključeno da bi se svi zainteresirani za izgradnju pruge trebali dodatno angažirati kako bi pruga tijekom sljedeće godine bila puštena u javni promet. Kao svojevrstan prilog provođenju spomenutog zaključka odlučeno je, tko

zna po koji put, da se oformi izaslanstvo koje bi posjetilo ministra trgovine i upoznalo ga sa zaključcima Skupštine.[46]

U relativno kratkom roku, za nepunih mjesec dana, sastavljeno je brojem i društvenim funkcijama respektabilno izaslanstvo[47] koje je 4. ožujka 1902. godine primio ministar Hegedus.

Nakon što se upoznao sa zahtjevima izaslanstva ministar je potvrdio "da ugarska vlada ne stoji više u nikakovoj obvezi prema ugarskoj kreditnoj banki radi izvedenja po njoj u istom pravcu projektirane željeznice prvog reda, ali da se glede izdanja gradjevne koncesije za gradnju vicinalne željeznice nije moglo ništa odlučiti radi pomanjkanja sredstava."[48]Dodatni problem, istaknuo je ministar, bio je u tomu što je izdana dozvola za gradnju pruge Doboj - Šamac na koju moraju biti priključene sve pruge željeznica prvoga reda. Izgradnja spomenute pruge imala bi za posljedicu određene preinake u već postojećim nacrtima za prugu Osijek – Đakovo - Vrpolje, a njihovo korigiranje, naravno - dodatno vrijeme. Unatoč svega, istaknuo je na kraju ministar, baš kao i to-

[46] *VŽV*, 3/1902., 29; N. ATANASIJEV- PLAVŠIĆ, isto, 181.

[47] U izaslanstvu su bili: Ervin pl. Cseh, grof Teodor Pejačević, Ivan pl. Adamović, Antun pl. Mihalović, doktori Maksimović i Schwarzmayer, Levin pl. Chavrak, Julije Pfeiffer od Orlovnjaka, osječki gradonačelnik Graff i mnogi drugi.

[48] N. ATANASIJEV-PLAVŠIĆ, isto, 181.

liki njegovi prethodnici, kada ti uvjeti budu ispunjeni, tada više neće biti zapreka gradnji.[49]
Uslijedile su personalne promjene u ministarstvu trgovine, zatim još jedna predstavka potkraj srpnja tekuće godine, no značajnijih pomaka nije bilo. Zapravo je, ali samo ako se najnovije inicijative sagledaju kao karike u procesu koji će, u konačnici, ipak dovesti do željenog cilja - izgradnje vicinalne željeznice Osijek – Đakovo - Vrpolje.
Godine 1903., po pitanju izgradnje pruge, nije bilo radikalnijih pomaka. Da se inicijativa zainteresiranih krugova iz prošle godine ne bi u potpunosti ugasila župan Virovitičke županije nastojao joj je održati vitalitet molbama banu i ministru trgovine. No, u tim molbama nije bilo novih momenata. Sadržajno, one su predstavljale tek apel velikog župana najvišim državnim dužnosnicima da ulože sav svoj autoritet kako bi izgradnja pruge otpočela što je moguće prije.[50]
O nekim aspektima izgradnje pruge, uglavnom financijske prirode, bilo je riječi i na skupštinama županije Virovitičke održanim u svibnju i listopadu te godine.
Dugo iščekivana dozvola za gradnju pruge konačno je izdana rujna 1904. godine. Prethodio joj je ponovni političko-tehnički ophod pruge proveden sredinom kolovoza iste godine. Ophod je izvršila poveća delegacija na čelu s pl. Spanyem,

[49] *VŽV*, 6/1902., 55.
[50] *VŽV*, 14/1903., 126.

tehničkim savjetnikom ministarstva trgovine. Osim njega, delegaciju su sačinjavali od Vlade imenovani nadinženjer Stanisavljević, satnik kod ratnog ministarstva pl. Partyka, povjerenik vrhovnog nadzorništva za željeznice i brodarstvo Medanich, podžupan Virovitičke županije Žepić i drugi. Nakon provedene rasprave na ime ministra trgovine izdana je građevinska dozvola, a odmah su otpočeli i radovi. Njihov završetak planiran je za kolovoz 1905. godine.[51]

2. Tijek gradnje

O tomu kako su tekli sami radovi na izgradnji pruge nema puno pisanih tragova. O njihovom obimu, rokovima gradnje i najsitnijim tehničkim pojedinostima doznajemo iz *Dozvolne izprave* (dalje u tekstu: *Dozvola*) i *Nadopunujućeg priloga k dozvolbenoj izpravi glede vicinalne željeznice Osijek – Đakovo - Vrpolje* (dalje u tekstu: *Prilog*).[52]

Dozvola precizno određuje obveze koncesionara pruge, građevno-poduzetničke tvrtke "Gfrerer, Schoch i Grossmann", kao i njihovu spremnost da prihvate odstupanja od navedenih uvjeta gra-

[51] *VŽV*, 19/1904., 215.

[52] *Sbornik zakona i naredaba valjanih za Hrvatsku i Slavoniju,* (Zagreb, 1906.), 431-462.

dnje ako to procijeni ministar trgovine. Da li je, i koliko bilo odstupanja, ne može se reći sa sigurnošću, ali i bez tih dodatnih zaduženja koncesionara obveze koje im je nametnulo ministarstvo trgovine bile su znatne.

Iz *Dozvole* saznajemo da je za izgradnju i prometno uređenje željeznice Osijek –Đakovo - Vrpolje bila potrebna faktična glavnica od 3.877.000 kruna od koje je "dozvolbenik" dužan za prometna sredstva upotrijebiti 240.000 kruna. Prometna sredstva koncesionari su bili dužni pribaviti u tuzemstvu. Od te odredbe moglo se od- stupiti samo na temelju dozvole koja se morala "izmoliti" od ministarstva trgovine. U istoj točki, nadalje, kaže se da je "dozvolbenik (...) dužan (...) za radnike, namještene kod gradnje željeznice skrbiti se na način, kako je to ustanovljeno u članku 14. općenitih ustanova uvjetnih svezaka, tičućih se gradnje državnih željeznica, pri čem se uvjetuje, da se kod gradnje imadu po mogućnosti namještati radnici tuzemne zavičajnosti." Prije izdavanja *Dozvole* koncesionar je bio dužan položiti jamčevinu od 170.000 kruna u gotovini ili vrijednosnim papirima. "Ako dozvolbenik ne bi udovoljio obvezama, ustanovljenim u nazočnoj dozvolnoj izpravi glede izgradnja željeznice, naročito pako glede roka za izgradnju pruge, koji je rok ustanovljen u pčlanku 4., to će kr. ug. ministar trgovine, kako se to samo po sebi razumije, imati pravo, gore spomenutu jamčevinu ili u korist države zaplieniti ili za izgradjenje željeznice, ili za

pokriće odšteta, za izvlastbu upotriebiti, pokraj čega ostaju nedotaknute u niže sliedećem članku 24. sadržane odredbe." Koncesionari su prema odredbama *Dozvole* bili limitirani i u formiranju cijena svojih usluga. U točki 12. ističe se da je najviša "cjenička stavka" u višem kolnom razredu 10, a u nižem 6 filira. Preciziraju se također i cijene usluga prijevoza prtljaga, "brzovozne robe", životinja, mrtvaca i kočija. Na istom mjestu od koncesionara se traži "da budu cieničke odredbe u suglasju sa interesima domaćeg obrta i produkcije." U tom smislu zahtjeva se da sve pogodnosti koje vrijede za inozemnu robu vrijede i za domaće proizvode, da se u prometu usmjerenom prema Jadranskom moru preferiraju domaće luke, kao i niz drugih ograničenja vezanih uz tarifnu politiku. U točkama 15., 16., i 17. ministarstvo regulira odnos koncesionara prema vojsci, državnim činovnicima, urednicima i podvornicima. Ako putuju po službenoj dužnosti, svi oni, zajedno sa prtljagom, imali su besplatan prijevoz, ili pak značajnije beneficije. Vojnička roba prevozila se "uz snižene pristojbene stavke", dok je na zahtjev ministra trgovine koncesionar imao obvezu prijevoza kr. ug. pošte. *Dozvola* je, nadalje, obvezivala koncesionara da u roku od tri mjeseca, računajući od datuma izdavanja *Dozvole*, ustroji dioničko društvo. Sjedište društva moralo je biti u Budimpešti, a službeni poslovni jezik isključivo mađarski. Nazočna *Dozvola* bila je izdana na 90 godina, do 11. rujna 1995. godine.

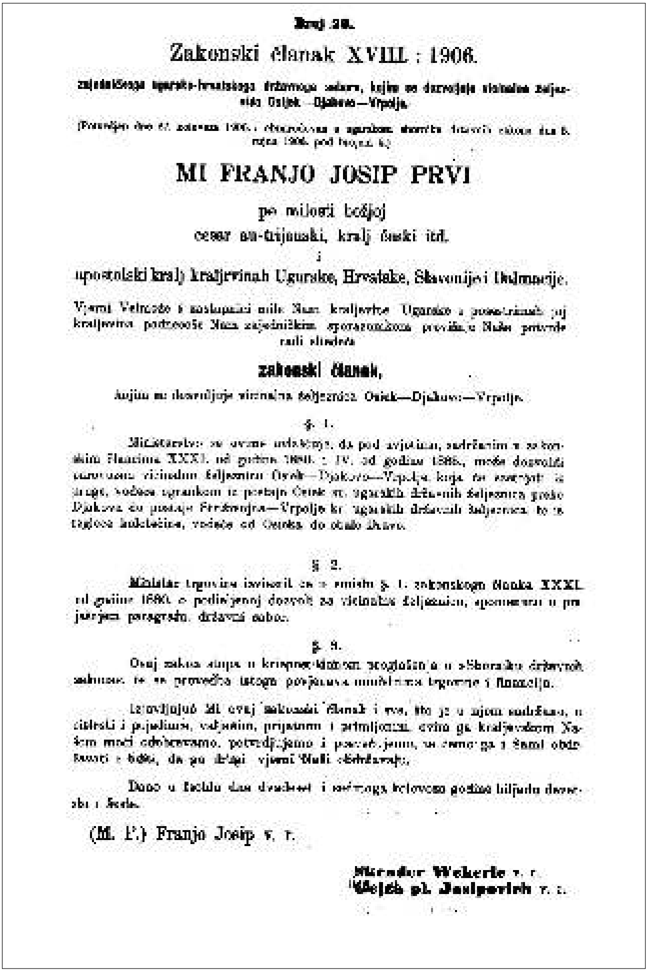
"Poslije izminuća tih 90 godina prelazi željeznica sa svim svojim pripadcima bezplatno u vlastništvo i slobodno uživanje ugarske države, odnosno dozvolbenik ili pravni njegovi nasljednici bit će dužni ovu željeznicu u posve dobrom stanju bezplatno i bezteretno državi predati." I na kraju, u slučaju da "dozvolbenik" ne bude ispunjavao spomenute obveze, a ovdje smo naveli samo dio njih, ministar trgovine ima pravo izreći globu ili kaznu od 200 do 20.000 kruna. Ako koncesionar ne bi uplatio propisanu mu kaznu ministarstvo će je realizirati "administrativnim putem iz ma kojeg posjeda željeznice, ili iz prihoda njezina." No, "ako bi dozvolbenik opet povriedio dužnosti, temeljeće se na dozvolbenoj izpravi ili na inim zakonskim ustanovama i odredbama, te ako ine represalije ne bi imale željenog uspjeha; isto tako ako se ne bi održavali u gornjem & - u 4. ustanovljeni rokovi glede predloženja gradjevnih osnova, glede dovršenja gradnje, odnosno glede otvorenja prometa, te ako se propust obdržavanja ovih rokova u smislu točke b) članka 11. više puta citovanog propisa o dozvoljivanju željeznica, osobito pako političkom ili financijalnom krizom ne bi mogao opravdati, može kr. ug. ministar trgovine nazočnu dozvolnu izpravu ma kada izvan krieposti staviti, te ju prestalom proglasiti tako, da dozvolbenik uslied ove odluke ne može naprama državi pod nikakovim naslovom podići odštetne zahtjeve."

Ništa manje rezolutne naredbe ministarstvo je iznijelo i u *Prilogu*. Za razliku od onih sadržanih u *Dozvoli***,** koje su, mutatis mutandis, bile obvezne i za koncesionare drugih vicinalnih željeznica toga vremena, u *Prilogu* se razmatraju uvjeti u pogledu gradnje i prometnog uređenja željeznice Osijek - Đakovo - Vrpolje. Na osnovu ovdje danih obvezujućih uputa morali su biti napravljeni precizni izvedbeni nacrti potrebni za gradnju pruge, zgrada i drugih objekata. Bilo kakve improvizacije, čini se, nisu bile moguće. Da je tomu uistinu tako navest ću samo neke od naredbi koje to plastično ilustriraju.

U dijelu *Priloga* koji se odnosi na "donju gradnju" inzistira se da zavoji na otvorenoj pruzi ne mogu imati manji polumjer od 300 m, točno je određen smjer i uspon željeznice, širina njezina tjemena, visina nasipa i materijal od kojeg će biti napravljeni. U slučaju da su nasipi na podvodnom području "imati će se razina željeznice barem sa 0.80 m iznad najvećeg vodostaja povodnje, odnosno nutarnje vode izvesti."[53] Nadalje, inzistira se da uz dijelove pruge koji presijecaju ili dotiču šume moraju biti izgrađeni obrambeni rubovi "na kojima se imade šuma iz obzira sigurnosti izkrčiti /.../, odkupiti, odnosno izvlastiti i kao vlastničtvo pruge omedjašiti", a na svim

[53] Na stranicama koje slijede vidjet ćemo da je sa nasipima, nakon što je pruga puštena u promet, bilo određenih problema.

mjestima gdje se pruga približavala rijeci, potoku ili vodotoku trebalo ju je adekvatno osigurati.
U kojoj mjeri su naredbe u *Prilogu* date minuciozno rječito govori "sugestija" da se kao vezivni materijal za izvedbu propusta od betonskih cijevi smije rabiti isključivo portlandski cement.
Završni dijelovi teksta vezanog za "dolnju gradnju" završavaju sa pojedinostima oko gradnje mostova, cestovnih prijelaza i prostorima pred postajama. U uskoj vezi s postajama je i naredba da se "na svakoj postaji valja za vrt barem 400 m, a kod svake stražarnice na postaji ili prugi isto tako za vrt barem 1000 m u tu svrhu prikladno ležećeg i dobre kvalitete zemljišta odkupiti, odnosno izvlastiti. Ako postajni vrtovi na mjestima, što ih naznačuje nacrt, ne leže na vlažnom, močvarnom ili poplavnom zemljištu, gdje se sakuplja nutarnja voda, tada ih ne treba nasipati, nu prema potrebi treba ih plodnom zemljom pokriti."
Točka 3. *Priloga* odnosi se na "gornju gradnju". U njoj su date naredbe u vezi sa svim važnijim pojedinostima oko postavljanja tračnica. Tako se, npr., kaže, da tračnice moraju biti čelične, po dužnom metru ne lakše od 23,6 kg, a udaljenost između njih 4,5, odnosno 4,75 metara na priključnim postajama (Osijek, Vrpolje). Točno se precizira gdje se, i kako se mogu postaviti već rabljene šine, traverze i podložne pločice, te koji materijal mora biti novi. Obične podvale, neizo-



Broj 28.

Zakonski članak XVIII : 1906.

[illegible] Osijek—Djakovo—Vrpolje.

[illegible]

MI FRANJO JOSIP PRVI

po milosti božjoj

cesar au-trijanski, kralj češki itd.

i

apostolski kralj kraljevinah Ugarske, Hrvatske, Slavonije i Dalmacije.

[illegible]

zakonski članak,

[illegible] Osiek—Djakovo—Vrpolje.

§. 1.

[illegible]

§. 2.

[illegible]

§. 3.

[illegible]

[illegible]

[illegible]

(M. P.) Franjo Josip v. r.

[illegible] Wekerle v. r.

[illegible] pl. Josipovich v. r.

Sl. 7. Zakonski članak o odobrenju vicinalne pruge Osijek Đakovo Vrpolje

Sl. 8. Stanica Čepin 2003. godine

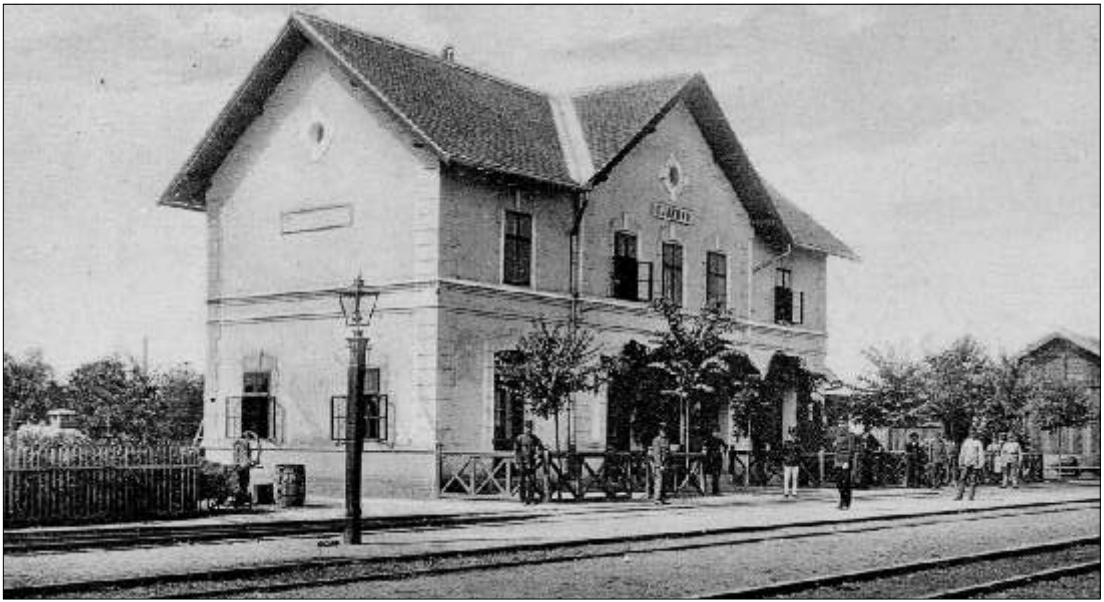
Sl. 9. Stanica Vladislavci 2003. godine

Sl. 10. Stanica Vuka 2003. godine

Sl. 11. Stanica Semeljci 2003. godine

Sl. 12. Stanica Viškovci 2003. godine

Sl. 13. Stanica Budrovci 2003. godine



Sl. 14. Kolodvor Đakovo početkom 20-ih godina prošlog stoljeća

stavno, ističu autori *Priloga*, treba praviti od hrastovine.
Na mjestu gdje se govori o mogućnosti izgradnje "postajnih nuzgrednih kolotečina" spominje se i moguće "produljenje završne kolotečine postaje Djakovo do paromlina /.../."
Što se pak tiče postaja, u *Prilogu* stoji da ih se treba izgraditi sedam: u Čepinu, Vladislavcima, Vuki - Dopsinu, Semeljcima - Širokom Polju, Viškovcima, Đakovu i Budrovcima - Piškorevcima.[54] Uz nabrojane postaje predviđena je i gradnja dodatnih objekata. U Đakovu je uz prijemnu zgradu na kat predviđena i izgradnja prizemne postajne stražarnice, "kolibe" za robu, otvorenog stovarišta, skladišta za "uzdržavanje" pruge, stovarišta za stoku, šablona za tovarenje, mostne glave, posebno stojećeg zahoda sa ručnim skladištem, kućnog zdenca, jame za smeće, gospodarskog dvorišta, krušne peći te dvije stražarnice.[55]
"Sve zgrade, što služe ma i samo djelomice za stan, pisarne ili čekaonice, treba da budu već kod otvorenja pruge tako dogotovljene, da odgovaraju i zahtjevima javnog zdrav., a svi zdenci odnosno istoj svrsi odgovarajuće izvedbe kod postaja i stražarnica treba da daju čistu, dobru pitku vodu u dovoljnoj količini." Na postajama gdje je pred-

[54] Postaje u Osijeku i Vrpolju napravljene su ranije.
[55] O izgradnji na drugim postajama, a i ona je planirana, doduše u nešta smanjenom obimu, vidi "Tabelarni izkaz gradnja, gradjevina i uredjaja na postajama"

viđena gradnja od kamena ili opeka, inzistira se i na uređivanju odvodnih kanala.
Osim spomenutih obveza koncesionari su bili dužni izgraditi "poslovni brzojav" koji bi omogućio kontakt između pojedinih stanica, brklje za zatvaranje cestovnih prijelaza, potrebnu signalizaciju, kao i niz drugih pojedinosti potrebnih za nesmetani i siguran promet.
Da li je sve propisano *Dozvolom* i *Prilogom* uistinu i realizirano, teško je reći. Sudeći prema karakteru države koja je uvjete propisala malo je vjerojatno da je prugu bilo moguće pustiti u promet, a da prethodno nije bilo udovoljeno barem većem dijelu onoga što se od koncesionara zahtijevalo. Fotografije postaja snimljene dvadesetih godina, kao i njihov sadašnji izgled, dodatno potvrđuju iznesenu hipotezu. No, ima argumenata i za drugačije pretpostavke.[56]
Sama gradnja, čini se, tekla je brzo, bez većih poteškoća. Sve je ukazivalo da bi pruga mogla biti izgrađena u predviđenom roku.
Da bi osigurali nesmetano financiranje radova koncesionari su se obratili gradu Osijeku s molbom da im od zajamčene subvencije od 100.000 kruna u najskorije vrijeme isplati 60.000 kruna. Na sjednici Gradskog poglavarstva, održanoj nekoliko dana kasnije, razmatrana je njihova molba

[56] Tu ponajprije mislim na priloge objavljene na stranicama *Narodne obrane*, pisane prije, ali i neposredno nakon otvaranja pruge. O tome više na stranicama koje slijede.

i odlučeno "da im se predujmovno izplaćuje odobrena subvencija od 60.000 K. Odobrava se, da se odmah izplati zahtievani dio iznosa pod uslovom, da se jedan zastupnik grada izabere u ravnateljsko vijeće, a ostatak od 40.000 K. tek će se onda izplatiti, kad se gradu temeljne dionice za cieli iznos od 100.000 K. izplate."[57]

Za slične zahtjeve tvrtke "Gfrerer, Schoch i Grossmann" razumijevanja je imala i Skupština županije Virovitičke. Nakon što je podžupan vijećnicima pobliže obrazložio zahtjeve koncesionara Skupština je donijela odluku kojom odobrava produljenje roka za izgradnju željeznice do 1. listopada 1905. godine i isplatu votarine po Županijskoj Skupštini i Zemaljskoj vladi u Zagrebu odobrene subvencije od 170.000 kruna za temeljne dionice iz 3/4 otkupa javnih radova. Sve to Skupština je dozvolila uz uvjet da se ispoštuju rokovi gradnje, te da koncesionari kao jamčevinu polože temeljne dionice drugih željeznica. "Na upit g. skupštinara Švarcmayera, kako da se prema pitanju drže one občine i zem. zajednice, koje su takodjer votirale subvenciju" podžupan je odgovorio "da županijska skupština stvara zaključke za županiju, a za obćine njihova zastupstva uz redovno odobravanje."[58]

[57] *Narodna obrana*, 30. 6. 1905, 2.
[58] *VŽV*, 13/1905., 122.

Takvu odluku Županijske Skupštine odobrila je i Zemaljska vlada.[59]

Osječka "Narodna obrana" izvijestila je čitatelje početkom srpnja da "gradnja željeznice Osiek - Djakovo - Vrpolje napreduje dosta brzo, tako da su tračnice od Osieka pa skroz do Djakova jur postavljene, na kojima se po cieloj pruzi nesmetano voze vlakovi sa gradnjom za tu željeznicu. Prema tomu imade izgleda, da bi se ova vicinalna željeznička pruga mogla već pod konac mjeseca kolovoza predati javnom prometu."[60]

Optimistične izjave oko završetka gradnje isti list prenosi i u broju od 21. srpnja 1905.,[61] da bi nešto kasnije, potkraj kolovoza[62], prenio informaciju kako se svečano otvaranje pruge očekuje 9. rujna te godine. Nakon što će još jednom netočno izvijestiti o datumu otvaranja pruge[63], list će najaviti njezin ophod za 9. rujna tekuće godine s početkom u 10 sati. Vođenje tehničko-redar- stvenog ophoda, ističe se na istom mjestu, povjerit će se ministarskom savjetniku Vladimiru Ehrenhoferu.[64]

---

[59] *VŽV*, 16/1905., 152.

[60] *Narodna obrana*, 3. 7. 1905., 3.

[61] Isto, 21. 7. 1905., 3.

[62] Isto, 30. 8. 1905., 3.

[63] U prilogu naslovljenom “Nova željeznica” tvrdi se kako će ona biti otvorena 15. rujna, te da će njome predhodno "obćiti" šest vlakova, tri iz Osijeka do Vrpolja, i tri iz Vrpolja u Osijek. Navedeni su točni polasci vlakova i cijene voznih karata. Isto, 4. 9. 1905., 2.

[64] Isto, 7. 9. 1905., 2.

Da oko izgradnje pruge nije baš sve išlo po planu doznajemo (ponovno) sa stranica oporbene *Narodne obrane*. U broju od siječnja 1905. godine [65] reagira se na pisanje *Die Slavonische Presse* koje je u crtici o gradnji pruge ime Đakovo pisalo Djakovar. Autor priloga ističe da je ministarstvo trgovine odredilo da se željezničke stanice na pruzi Osijek - Đakovo - Vrpolje moraju označavati hrvatskim imenima, tj. po hrvatskom službenom mjesnopisnom rječniku, a to što ih u suparničkom listu pišu u mađarskoj varijanti kvalificira kao nacionalističku provokaciju.

Drugi "incident" zapravo je reakcija na izravne negativnosti vezane uz izgradnju pruge. U prilogu o njemu, a on je uistinu indikativan pa ga stoga prenosim u cijelosti, kaže se da su se "stanovnici uzduž željezničke pruge Osiek - Djakovo - Vrpolje nadali /.../ od novogradnje željeznice, da će imati izdašnu korist, ali ova pruga, koja će naskoro otvorena biti, pokazuje se više štetnom nego koristnom. Strojovodje i ložitelji lokomotiva, da se mogu jeftinije rakijom napiti, primali su za nekoliko filira putnike i povezli ih do željenih stanica. Od tih putnika znatan je broj usljed željezničke nesreće nastradao. To nije nikakovo čudo, jer je pruga tek novo nasuta, pa nije jošte stalna.

Druga ali jošte veća šteta nastaje od tih strojovodja i ložitelja uslied njihova zlobnog ponašanja.

[65] Isto, 26. 1. 1905., 3.

Juće je naime oko pol dvanajst sati polazio vlak preko Djakova u Vrpolje, koji je poćinio vatru na vlastelinskim usjevima u polju Varošine zvanom. Tek što je ova vatra utrnuta bila, dodje poljar iz drugoga polja Kuševca te javi, da je tamo vlastelinski usjev gorio, koji je u krstovima složen. Vatra se je dogodila da je netko sa željeznice bacio usijani drot u složeni žitak, koji se je uslied razždarenoga drota lako upalio. Sreća je, što je vrieme mirno bilo, jer bi inače ciela polja izgorila. Vlastelinstvo Djakovo, koje usljed nametnuta požara štetu imade, iztražuje još jasnije dokaze /.../ pa će ovu stvar kotarskoj ovlasti prijaviti."[66]

3. Puštanje pruge u promet i prve reakcije

Dugo očekivani dan za sve one koji su desetak godina nepokolebljivo ustrajavali na dokazivanju opravdanosti izgradnje pruge Osijek - Đakovo - Vrpolje - ponajprije predstavnike Virovitičke županije, grada Osijeka i Trgovačko-obrtničke komore za Slavoniju - konačno je došao. Pruga je svečano otvorena i predana u promet 11. rujna 1905. godine. Kao što je to i u sličnim prilikama bilo uobičajeno, svečanost otvaranja iskorištena je u dnevno-političke svrhe, kao manifestacija

[66] Isto, 8. 8. 1905., 3.

privrženosti Monarhiji i visokim političkim dužnosnicima.

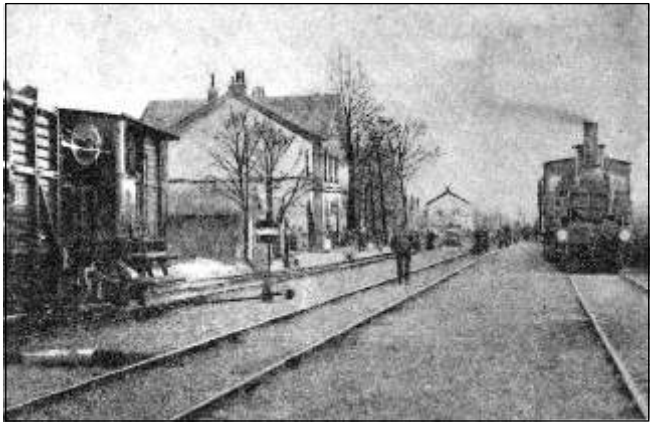
Poseban vlak namijenjen za svečane prilike bio je 11. rujna u 8,00 sati spreman za polazak sa osječkog kolodvora. Osim hrvatskog bana grofa Pejačevića na kolodvoru, uz prisustvo velikog broja građana, okupljen je bio i znatan broj uzvanika, mahom visokih političkih dužnosnika, ali i drugih istaknutih osoba. Između ostalih, tu su bili i veliki župan Mihalovich, načelnik Graff, podžupan Žepić, fin. ravnatelj Glad, minist. odsječni savjetnik Ehrenhofer, osječki gradski zastupnici: Laubner, Frank, dr. Spitzer, Weissmayer, Friml, pl. Reisner i Popović, gradski kapetan Gayer i drugi.[67]

Vlak je, prema pisanju *Vjesnika županije virovitičke*[68], na svakoj stanici dočekan srdačno. U Čepinu je bana pozdravio zastupnik Stjepan Barlović. U Vladislavcima visoke goste pozdravio je općinski upravitelj Drakulić, a u Vuki-Dopsinu seljak Vojvodić. U Đakovštini doček nije bio ništa manje srdačan. U Širokom Polju-Semeljcima na čelu delegacije za doček bili su predstojnik dr. pl. Vuković i semeljački župnik Pavić. U svom obraćanju banu i okupljenim mještanima okolnih sela župnik je naglasio važnost "parnog voza u ovim krajevima, koji će imati izvoziti prirodne produkte bogate Djakovštine, a uvoziti produkte

[67] *VŽV*, 18/1905., 163.
[68] Isto, 163-166.

Sl. 15.-16. Osječki kolodvor početkom 20.stoljeća

Sl. 17. Ulaz na kolodvor Đakovo 20-ih godina prošlog stoljeća

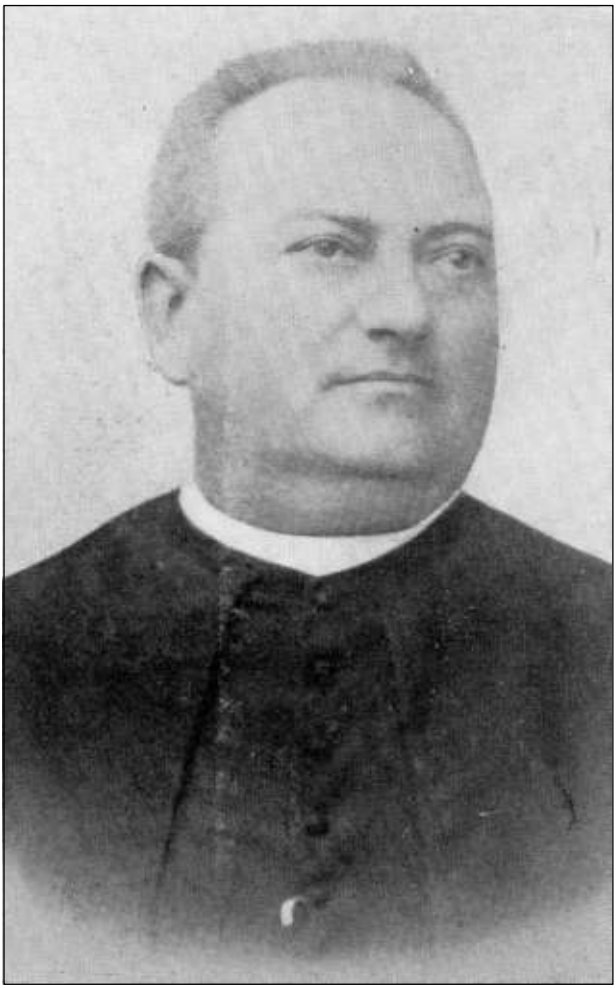


Sl. 18. Stanica Vrpolje oko 1904. godine

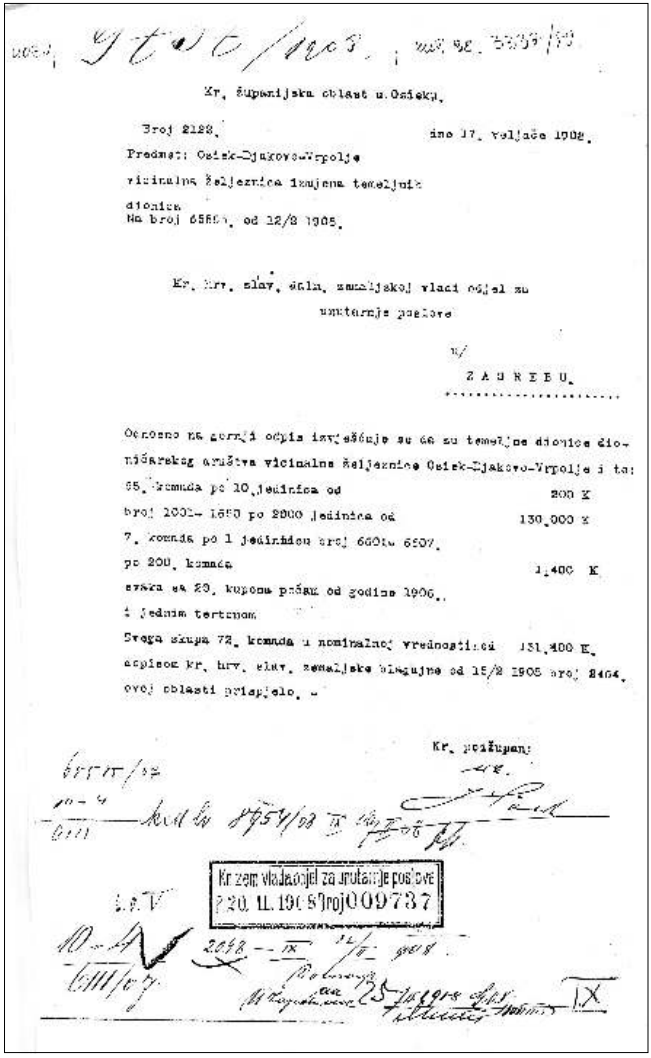
Sl. 19. Stanica Vrpolje 20-ih godina prošlog stoljeća

Sl. 20. Dane Reichmann ml.

Sl. 21. Matija Pavić



Sl. 22. Josip Wallinger



Kr. županijska oblast u Osieku.

Broj 2128. dne 17. veljače 1908.

Predmet: Osiek-Djakovo-Vrpolje
vicinalna željeznica izmjena temeljnih
dionica
Na broj 6550. od 12/2 1905.

Kr. hrv. slav. dalm. zemaljskoj vladi odjel za
unutarnje poslove

u/

Z A G R E B U.

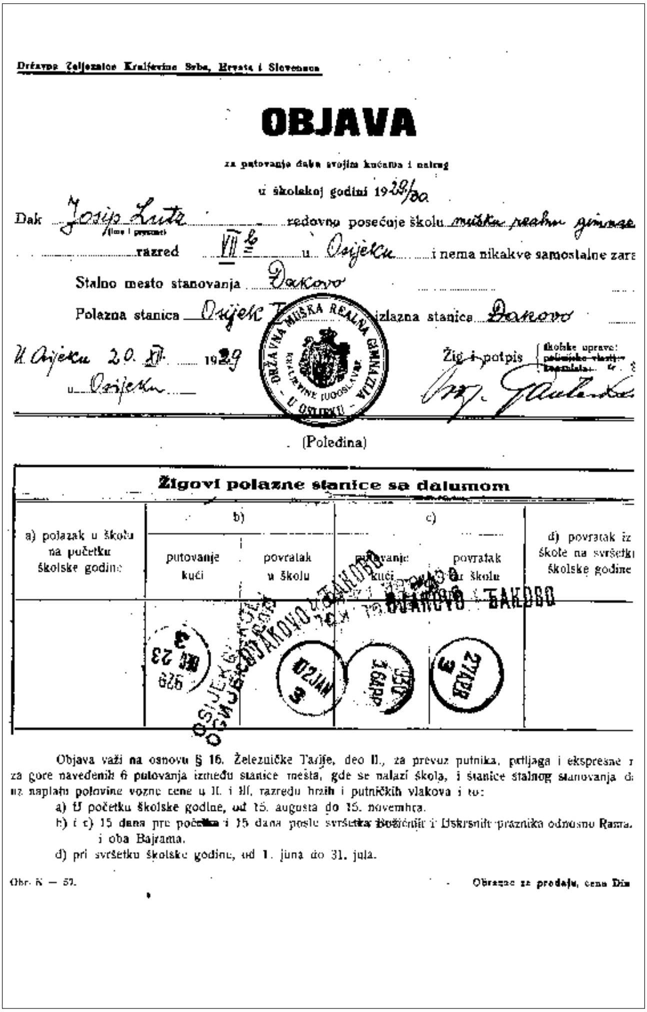
Odnosno na gornji odpis izvješćuje se da su temeljne dionice dioničarskog društva vicinalne željeznice Osiek-Djakovo-Vrpolje i to:

65. komada po 10. jedinica od 200 K
broj 1001- 1650 po 2000 jedinica od 130.000 K
7. komada po 1 jedinicu broj 6601- 6607.
po 200. komada 1.400 K
svaka sa 20. kupona počam od godine 1906.
i jednim tertonom
Svega skupa 72. komada u nominalnoj vrednostinod 131.400 K.
dopisom kr. hrv. slav. zemaljske blagajne od 15/2 1905 broj 2404.
ovoj oblasti prispjelo.

Kr. požupanj

Kr. zem. vlada odjel za unutarnje poslove
20. II. 1908 Broj 009737

Sl. 23. Zapis o izmjeni temeljnih dionica vicinalne željeznice Osijek - Đakovo - Vrpolje



Državne Železnice Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca

OBJAVA

za putovanje đaka svojim kućama i natrag

u školskoj godini 1929/30.

Đak Josip Lutz (ime i prezime) redovno posećuje školu muška realna gimnazija

razred VII b u Osijeku i nema nikakve samostalne zara[de]

Stalno mesto stanovanja Đakovo

Polazna stanica Osijek I. izlazna stanica Đakovo

U Osijeku 20. XII. 1929

u Osijeku

Žig i potpis školske uprave

(Poleđina)

Žigovi polazne stanice sa datumom

a) polazak u školu na početku školske godine	b) putovanje kući	b) povratak u školu	c) putovanje kući	c) povratak u školu	d) povratak iz škole na svršetku školske godine

Objava važi na osnovu § 16. Železničke Tarife, deo II., za prevoz putnika, prtljaga i ekspresne r[obe] za gore navedenih 6 putovanja između stanice mešta, gde se nalazi škola, i stanice stalnog stanovanja đ[aka] uz naplatu polovine vozne cene u II. i III. razredu brzih i putničkih vlakova i to:

a) U početku školske godine, od 15. augusta do 15. novembra.

b) i c) 15 dana pre početka i 15 dana posle svršetka Božićnih i Uskrsnih praznika odnosno Rama[zana] i oba Bajrama.

d) pri svršetku školske godine, od 1. juna do 31. jula.

Obr. K — 57. Obrazac za prodaju, cena Din

Sl. 24. Objava za putovanje đaka u školskoj godini 1929./30.

kulture i napretka." Slično je bilo i u Viškovcima. Tamo su se okupili mještani susjednih Vučevaca, Ivanovaca, Tomašanaca i Gorjana. Čast da pozdravi bana pripala je upravniku gorjanske općine.

U Đakovu je, što je i razumljivo, vlak stajao najduže, a doček je bio upravo "impozantan". "Gotovo sve Djakovo bilo je na kolodvoru u svečanom odielu. Školska omladina sa trobojnicama liepo se izticala. Uz kolodvor podigla je općina poseban paviljon za svijetlog bana. Desno paviljonu nalazile se gospodje nar. zastupnika Barlovića i Švarcmajera s elitom djakovačkih gospodja i liepih gospodjica, koje su pred preuzvišenog glavara zemlje po sagovima posipale ruže." Od općinskih zastupnika dočeku su nazočili "veletržci" Kohn, Reichsmann mlađi i Hager, kotarski sudac Kušić, poreznik Turković i drugi.

U prostorima paviljona bana i velikog župana županije Virovitičke pozdravio je narodni zastupnik i đakovački načelnik dr. Švarcmayer. U kraćem, izrazito dnevno politički intoniranom govoru, prvi čovjek Đakova rekao je: "Davna želja trgovišta Djakovo ispunjena je: željeznica, koja će Djakovo i Djakovštinu i njen marni narod u njegovu gospodarskom pregnuću podići, eto je od Vas, Preuzvišeni gospodine, javnom prometu predana. Dozvolite stoga svietli bane, da Vam se u ime trgovišta Djakovo smjerno poklonim i prinesem liepu hvalu od svakoga i svih nas, što se

udostjaste tomu po nas i po naše gospodarske interese velevažnom činu prisustvovati.
Znano nam, je, da Vaša Preuzvišenost i kao bivši vrli glavar naše županije i sada kao dični glavar naših kraljevina snažnom rukom i visokim umom promiće i unapredjuje jedino ono što je od koristi našem narodu i domovini. Ali znano nam je i to, da je ovo prometalo, ova željeznica, plod osobite Vaše naklonosti, koju poklanjaste i poklanjate ovom kraju. Primite stoga, preuzvišeni gospodine, od nas viernih i odanih Djakovčana, liepu hvalu na brizi i nastojanju oko našeg boljka, a podjedno uvjerenje, da ćemo kao zahvalni sinovi naše hrvatske domovine dnevice slati molitve pred previšnjeg tvorca svijeta: da Bog poživi i uzdrži dičnog nam bana grofa Pejacsevicha na slavu domovine i probitak naroda!"
Ban Pejačević zahvalio se na upućenim mu riječima, te istaknuo da mu je posebna čast što je baš on od ministra trgovine određen da otvori ovu željeznicu. Na kraju obraćanja "skromno" je izjavio: "Ostat ću uvijek onaj, koji sam Vam bio, dobar otac."
Nakon kraćeg zaustavljanja na stanici Budrovci - Piškorevci, gdje su pozdravljeni od općinskog zastupnika Stipe Blaževića, uzvanici su se u predviđeno vrijeme dovezli na vrpoljačku stanicu, završnu točku njihova putovanja. Uz riječi dobrodošlice koje je izrekao vrpoljački župnik Josip Wallinger, i nakon njih spontano odigranog šokačkog kola, službeni dio svečanog otvaranja

pruge približio se kraju. Svečanost je okončana banketom u dvorani osječkog "Grand Hotela".
Tako je, prema pisanju režimskog *Vjesnika županije virovitičke*, izgledalo svečano otvaranje pruge Osijek - Đakovo - Vrpolje. Obzirom na ideološki profil toga glasila, kao i karaktera same manifestacije, ništa se drugo i nije moglo očekivati. Za razliku od toga glasila, *Narodna obrana* otvaranje pruge vidjela je ponešto drugačije.
U ponedjeljak 11. rujna, na sam dan otvaranja pruge, na prvoj stranici lista izašao je uvodnik u kojem se ističe važnost pruge za trgovačke krugove grada Osijeka, ali i cijelu Đakovštinu, pa i šire, cijelu Virovitičku županiju. No, kaže pisac uvodnika, pruga je trebala biti izgrađena još prije 25 godina, u vrijeme kada su Osijek i cijela Đakovština u gospodarskom pogledu stajali znatno bolje. "Na razvalinama bogatih seoskih zadruga osnovaše se /danas/ velika gospodarstva u rukama tudjinaca; hrvatsko seljaštvo propalo je većim dielom, a na njegovo mjesto došli doseljenici."[69]
Članak završava sa ironičnom, ali otprilike točnom anticipacijom tijeka svečanosti. "Proricat će se", kaže pisac tih redova, "sakupljenom narodu na stanicama raj i blaženstvo, što bi ga nova željeznica imala donieti. I držati će se govori, izpijati zdravice, a službeno kadilo će ići od ruke do ruke, da nakadi tamjanom slave i hvale sve one, koji su si za ovu željeznicu stekli zasluga i - koji

[69] *Narodna obrana*, 11. 9. 1905., 1.

nisu; a sakupljeni seljački sviet gledat će čudnu paradu i vraćajući se svojim kućama isto tako hladan, kao i prije, razmišljati će o svemu, što je čuo i vidio, ali sva ta parada jedva će da skine sa njega težki kamen brige i zebnje, što ga tišti."
U broju od sljedećeg dana isti list donio je još kritičniji, u pojedinim dijelovima gotovo polemično intonirani osvrt. Konstatira se da je za otvaranje pruge, pogotovo na stanicama udaljenijim od Osijeka, bilo iskazano poprilično zanimanje, ali da je držanje ljudi bilo suzdržano, gotovo hladno. Klicanja banu gotovo da i nije bilo, a ono malo glasova podrške koji su se čuli rezultat su prisile nad "školskom mladjarijom". Hrvatsko ime u svim pozdravnim govorima lokalnih dužnosnika vješto se izbjegavalo.[70]
Ono po čemu spomenuti članak zaslužuje posebnu pozornost zapravo je pokušaj autora teksta da prokomentira Strossmayerovu suzdržanost u vezi s izgradnjom pruge. Autor ističe da biskupova angažmana nije nedostajalo, ali u vrijeme kada je izgradnja te pruge mogla pripomoći da ovaj dio Hrvatske ne uđe u gospodarski bezizlaznu situaciju. "Uzkraćivala se je gradnja te željeznice sa

[70] Za govor koji je u Čepinu održao narodni zastupnik Barlović kaže se da se on (govor) "razplinuo" u "slavljenju sadanjega bana, na koga da nije ponosna samo ova ciela županija, nego i ciela zemlja. Koja zemlja, to nije rekao, kao što se je u svim pozdravima banu i odgovorima banovim izbjegavalo ime hrvatsko." Isto, 12. 9. 1905., 2.

strane oblasti, jer je baš on bio u Djakovu, jer se je baš njemu šteta htjela nanieti, bez obzira na to, da li će se nanieti i tolikom pučanstvu."[71]
Tek kasnije, tvrdi pisac teksta, kada je zbog poznih godina biskupov društveni angažman posustao, dozvola za gradnju je izdana, a od Strossmayera zatraženo da se oko gradnje angažira. No, on je, "duboko uvriedjen, ogorčen godinama neuspjeha svoga pravednoga nastojanja odbio /.../ sudjelovanje."[72] Da su odnosi između biskupije i predstavnika vlasti po pitanju izgradnje pruge Osijek - Đakovo - Vrpolje bili uistinu narušeni, svjedoči i činjenica što nitko od svećenstva nije bio prisutan činu njezina službenog otvaranja.[73]
Prošlo je samo nekoliko dana redovitog prometovanja prugom, a registrirani su i prvi problemi, ponajprije oni vezani uz red vožnje. Naime, priključci na zagrebački, odnosno zemunski vlak,

---

[71] Isto.

[72] Isto.

[73] U ovom radu, na nekoliko mjesta, spominje se angažman biskupa Strossmayera u rješavanju željezničke problematike, kako na nivou cijele Hrvatske, tako i na području Virovitičke županije. Da bi se on sagledao u svim pojedinostima, uvažavajući društveni i politički kontekst, kao i niz drugih momenata koji su mogli bitno utjecati na zauzimanje biskupovih stavova o tom pita- nju, neophodan je jedan zasebni, analitički rad. Prilog koji sam citirao svakako je indikativan, i za daljnja istraživanja poticajan, ali ga nikako ne bi smjeli bezrezervno prihvatiti.

ocijenjeni su krajnje nepovoljnima, pa su zatražene određene korekcije.[74] O tom problemu raspravljano je tek sljedeće godine na proljetnoj skupštini županije Virovitičke.[75] Ton raspravi dao je đakovački zastupnik dr. Vladimir Prebeg.[76] Njegov prijedlog išao je za tim da se predstavkom zamoli ravnateljstvo kr. ug. drž. željeznice da, posebno zbog potreba trgovišta Đakovo, promjeni red vožnje kako bi putnici imali bolju vezu za Zagreb, odnosno Zemun. Isti zastupnik nije bio zadovoljan ni brzinom prometovanja vlakova.

Prebegov prijedlog o promjeni reda vožnje podžupan nije prihvatio. Istakao je da "pruga Osiek - Djakovo - Vrpolje imade tri vlaka, Djakovo - Vrpolje pače četiri, više nego li jedna vicinalna željeznica. Spoj od brzovlaka Zagreb - Zemun bje ukinut, jer nije bilo putnika."[77] Kao kompromisno rješenje, s kojim je zastupnik Prebeg bio zadovoljan, odlučeno je da se u Đakovu provede anketa oko pitanja valjanost postojećeg reda vožnje, i tek na osnovu dobivenih rezultata planiraju daljnji potezi.

---

[74] *Narodna obrana*, 14. 9. 1905., 2.

[75] *VŽV*, 13/1906., 112-122.

[76] O Vladimiru Prebegu (1862.-1944.), odvjetniku, narodnom zastupniku, političaru i predsjedniku Hrvatske stranke prava vidi više u *Zavičajnici - malo spominjani, prešućivani i zaboravljen*i (Slavonski Brod, 2001.)

[77] *VŽV*, isto.

Anketa je provedena 3., a o zaključcima s njom u vezi raspravljalo se na Županijskoj skupštini održanoj 15. studenoga 1906. godine. [78] Na osnovi donesenih zaključaka Kr. županijska oblast u Osijeku podnijela je banu Teodoru Pejačeviću 1. veljače 1907. godine molbu "za uredjenje željezničke sveze". No, prema svemu sudeći, do zadovoljavajućih rješenja nije došlo. Barem ne tako brzo.[79]

Osim ispoljenog nezadovoljstva redom vožnje i brzinom vlakova, koji su institucionalno artikulirani, negativnih pojava bilo je još, a registrirane su uglavnom na stranicama dnevnih listova.

Već sredinom rujna te godine izvijestila je *Narodna obrana*, opozicijski i nacionalno hipersenzibilni list, o verbalnom sukobu konduktera i putnika u vlaku koji je prometovao na relaciji Osijek - Đakovo. Kondukter se putnicima obraćao na mađarskom, njegovom materinjem - i na željeznici službenim jezikom, jezikom koji putnici nisu razumjeli. Na njihovu molbu da govori hrvatskim kondukter nije pristao, već im je rekao neka se onda voze na hrvatskoj željeznici.

Komentator lista smatrao je takav postupak drskim i najoštrije ga osudio, jer da "nije željeznica

---

[78] *VŽV*, 23/1906., 129-130.

[79] Izvješće sa glavne skupštine županije Virovitičke održane 15. studenog 1909. godine. *VŽV*, 22/1909., str. 197-203.

počela ni da pravo vozi, a eto se već zbivaju na njoj takve nepodobštine."[80]

Sljedeći "incident" vezan je uz popuštanje nasipa. Uslijed obilnih kiša, na dva mjesta, tri kilometra od Đakova, i kod Viškovaca, željeznički nasip bio je podrovan u tolikoj mjeri da je vožnja prugom bila gotovo nemoguća. U "Narodnoj obrani" ovaj slučaj prokomentiran je s neskrivenom ironijom: "Doista čvrsta gradnja. Ali za to se čovjek udobno polako vozi i ima vremena da se nasluša malo zvučnog magjarskoga jezika nadrimagjarskih konduktera."[81]

O tomu kako su se tekli radovi na izgradnji pruge, kao što je već istaknuto, nemamo pisanih tragova. Barem ne onoliko koliko bi bilo potrebno da se preciznije rekonstruira tijek gradnje. Poznato je, naime, da je određenih problema bilo oko gradnje željezničkih stanica. Još prije no što je počela njihova gradnja, na zahtjev koncesionara Grossmanna, Schocha i Gfrerera, Županija je donijela određene zaključke oko reguliranja obveza sela u vezi izgradnje kolodvorskih privoznih cesta.[82]

Tom odlukom izbjegnuti su mogući nesporazumi, koji su već bili na vidiku, ali su se pojavili drugi, manje očekivani, gotovo bizarni.

---

[80] *Narodna obrana*, 15. 9. 1905., 2.

[81] Isto, 27. 9. 1905., 3. O problemima s nasipima vidi i *Narodnu obranu* od 3. 10. 1905., 2.

[82] *VŽV*, 21/1903., 181.

Tinjajući antagonizmi između Budrovaca i Piškorevaca izgradnjom pruge ponovno su intenzivirani. Ovaj puta spor je nastao oko naziva željezničke stanice. Iako je stanica izgrađena na budrovačkom ataru, te iako je pri političkoj ophodnji pruge zapisano da će se ona zvati Budrovci - Piškorevci, odmah nakon njezina dovršenja postavljen je natpis Piškorevci - Budrovci. Nezadovoljni ovim činom Budrovčani su podnijeli predstavku koja je, po svemu sudeći, urodila plodom. Argumenti Piškorevčana da je općina, župa i pošta u njihovom selu, te da bi stoga i stanica trebala nositi naziv Piškorevci - Budrovci, nisu bili dovoljno jaki. "Tvrdje je pravo doista na strani Budrovčana. Sklopit će se mir, jer je ministarstvu predloženo, da se stanica prekrsti u Budrovci - Piškorevci."[83]

Nezadovoljstva je bilo i u vezi s izgledom đakovačkog kolodvora. O kakvim se problemima radilo ne znamo, a da ih je bilo svjedoči istup gospodina Reichsmana na zasjedanju županijske Skupštine održane 15. studenoga 1906. godine. U raspravi koja se vodila oko izbora jednog člana u ravnateljstvo mjesne željeznice Osijek - Đakovo - Vrpolje, Reichsman je ustvrdio kako je prije njezine izgradnje sve obećavano - "a sad, kad je izgradjena, vidimo, kako nam je. Kolodvor u Djakovu pravo je ruglo." [84] Nažalost, ovu tvrdnju

[83] Isto, 19/1905., 175.
[84] Isto, 23/1906., 231.

đakovački zastupnik u županijskoj Skupštini nije pobliže argumentirao.

III. NIKADA REALIZIRANI PROJEKT GRADNJE VICINALNE ŽELJEZNICE NAŠICE – ĐAKOVO

Kada je 1904. godine izgradnja pruge od Osijeka do Vrpolja – nakon gotovo dva desetljeća usaglašavanja svih zainteresiranih po principu "korak naprijed, dva koraka nazad" - konačno bila riješena stvar, u javnost je odaslana informacija kako je u planu izgradnje još jedna željeznička pruga čija bi završna točka bilo Đakovo. Ili, još točnije, koja bi povezala Našice s Đakovom i kao takva bila nastavak pruge St. Lörincz – Slatina – Našice.[85]

Iz spomenute obavijest nije se moglo ništa više saznati o samoj inicijativi, niti tko ju je pokrenuo, niti koji je od tada dominantnih lobija stajao iza nje. O pojedinostima vizije zamišljenog projekta, ali i nekim drugim momentima, saznajemo sljedeće godine na stranicama Vjesnika županije Virovitičke gdje stoji da je "zajedničko kr. ministarstvo trgovine obnašlo (…) naredbom od 8. travnja 1905. broj 17.822.budimpeštanskoj tvrtci E. Gross i drug produljiti na jednu godinu dana, računajuć od izminuća, naredbom od 29. ožujka

[85] *VŽV*, 19/1904., 216.

1904. br. 19.410. izdanu predkoncesiju za normalnu parovoznu vicinalnu željezničku prugu, koja će voditi izlazom iz postaje Našice pravcem prema Vukojevcima, Stipanovcima, Podgoraču, Razbojištu, Bračevcima, Potnjanima, Gorjanu i Satnici u Djakovo, postaju projektirane vicinalne željeznice Osiek – Djakovo – Vrpolje."[86]

Iz ovog priopćenja, još uvijek šturog, ali ipak informacijama znatno sadržajnijeg od prethodnog, saznajemo da je inicijativa za gradnju pruge pokrenuta, ako ne prije, ono najkasnije početkom 1904. godine, da ju je najvjerojatnije pokrenulo ministarstvo trgovine, ime koncesionara i zamišljenu trasu pruge.

Pitanje gradnje pruge aktualizirano je iste godine na jesenskoj skupštini Virovitičke županije.[87] Aktualizirao ga je dr. Đuro Horvat, samoborski odvjetnik i zastupnik građevinskog poduzeća E. Gross i Co, dakle istog onog koje je dobilo predkoncesiju za gradnju pruge Našice – Đakovo. Doktor Horvat zamolio je Skupštinu da u ime županije Virovitičke podrži izgradnju pruge, te kupi temeljne dionice u vrijednosti 100 000 K.

Iako prozvana, Skupština se o ovom prijedlogu nije izjasnila jer molba dr. Horvata – po riječima podžupana Zvonimira Žepića – ne samo što nije valjano obrazložena, nego je i prekasno poslana. Stoga je podžupan zamolio "da se taj predmet us-

---

[86] *VŽV*, 11/1905., 108.

[87] *Narodna obrana*, 23. XI. 1905., 1-2.

tupi županijskoj oblasti na proučenje, pa da se stavi predlog u sliedećoj županijskoj skupštini."
Žepićeva intervencija prihvaćena je uz stanovito negodovanje pojedinih skupštinara. Max Fischer iz Našica zahtijevao je da se molba riješi odmah "jer se je sada jedva našao koncesionar, koji bi tu željeznicu izgraditi htio." U nešto blažoj formi svoje neslaganje sa podžupanovim prijedlogom izrazili su i skupštinari Frank i Reichsman.
Ovo razmimoilaženje, kako će se kasnije pokazati, bilo je tek uvod u ozbiljnija neslaganja oko gradnje pruge Našice – Đakovo, kako na nivou najviših državnih organa, tako i na lokalnoj razini.
Kr. ug. zajedničko ministarstvo priopćilo je početkom 1906. godine da je izdalo dr. Josipu Hudomelu iz Budimpešte dozvolu za predradnje na gradnji normalno-tračne parovozne vicinalne željezničke pruge koja je trebala, u konačnici, spojiti Budimpeštu sa Brodom. Dozvola se odnosila na trasu pruge od postaje Hidegkut – Gyönk do postaje Pécs kr. ug. državnih željeznica, te od postaje Pécs "preko područja općina Nagyharsany, Siklos, Harkany, Ipacsfa, Drava szabolcs – Gordisa, Dravaszabolcs – Dravapalkonya te premeštenjem rieke Drave do dolnjeg Miholjca, odnosno preko područja općina Ratkovica, Poreč, Šljivoševci, Beničanci, Klokočevci, Pribiševac i Selište do postaje ´Našice´ vicinalne željeznice Szentlörincz – Slatina – Našice, te odavle nastavno preko područja općina

Vukojevci i Stipanovci odgranjenjem kod Podgorača s jedne strane preko područja općina Razbojište, Bračevci, Paljevina, Kučanci, Preslatinci, Kondrić, Trnava, Novotopolje, Starotopolje, Garčin, Selno, Vrba dolnja, a s druge strane preko područja općina Ostrošinci, Podgorje, Borovik, Paučje, Breznica Đakovačka, Levanjska – Varoš, Slobodnavlast, Korduševci i Šušnjevci do postaje `Brod` kr. Ug. državnih željeznica te ogrankom iz ove potonje pruge kod Levanjske – Varoši preko područja općine Majar do Kondrića."[88]

Ovakva inicijativa bila je neočekivana, napose što se tiče trase pruge koja je trebala spojiti Našice s Brodom. Izgradnja te pruge učinila bi izlišnim bilo kakva daljnja nastojanja oko gradnje pruge Našice – Đakovo. Takav stav zauzela je i županija Virovitička i u rezolutnoj formi iskazala ga na stranicama Vjesnika županije Virovitičke u priopćenju naslovljenom "Projekt željeznice Budimpešta – Brod".[89] U priopćenju se ističe da se "predkoncesija podieljena Dru. Hodomelu u Budimpešti, u koliko se tiče županije Virovitičke, ne može smatrati ozbiljnom. Ne mislimo – ističe se dalje u priopćenju – da će kome pasti na um graditi vicinalnu prugu od Podgorača pravcem na Bračevce – Preslatince – Kondrić – Trnava – Topolje dotično od Podgorača na Podgorje – Boro-

[88] *VŽV*, 3/1906., 25.
[89] *VŽV*, 4/1906., 34.

vik – Paučje – Lev. Varoš – Brod. U svako će doba pruga Našice – Djakovo – Vrpolje – Brod biti prikladnija za promet."[90]

U međuvremenu došlo je i do konkretnih pomaka – doduše, ne uvijek u željenom smjeru – u vezi s gradnjom pruge Našice Đakovo. Predkoncesija za gradnju pruge, koja je prvotno bila dodijeljena tvrtki E. Gross i dr., prešla je na tvrtku Efrerer, Schooch i Grossman iz Budimpešte. Dakle, istu onu koja je izgradila prugu Osijek - Đakovo – Vrpolje. Za 16. ožujak 1906. godine predviđen je političko – tehnički ophod pruge.[91] Spomenutog datuma ophod je napravljen u Našicama, a samo dan kasnije i u Đakovu.[92]

Početkom istog mjeseca zbio se još jedan događaj koji će u budućnosti, sve do propasti Austro-Ugarske monarhije, predstavljati jednu od većih smetnji izgradnji pruge. Naime, 8. ožujka deputacija grada Osijeka predala je "preuzvišenom g. banu predstavku u kojoj se nastoji dokazati da bi projektirana pruga Našice – Đakovo – Vinkovci

---

[90] Projekt željezničke pruge Budimpešta – Brod, kako smo ga ovdje predstavili, nikada nije bio realiziran. Zbog toga, ali i činjenice da taj projek u ovom radu nije predmet našeg primarnog interesa, mi ga se više nećemo doticati. Poslužio je tek kao ilustracija konfuzije koja je vladala u strukturama koje su bile zadužene za strategiju izgrad- nje željzničkih pruga, ili pak kao potvrda u ovom radu iznesene teze o različitim lobijima koji su djelovali isključivo u osobnom interesu.

[91] *VŽV*, 4/1906., 34.

[92] *VŽV*, 7/1906., 56.

oštetila važne prometne interese grada Osieka…"[93] Grof Teodor Pejacsevich – ban kraljevine Hrvatske, Slavonije i Dalmacije - odgovorio im je da se izgradnja pruge neće moći spriječiti "jer tu prugu u veliko išću interesi onog kraja"[94], ali da će nastojati ispuniti želju deputacije, tj. grada Osijeka, da pruga ne ide na Đakovo, već na Viškovce.

U redakcijskom komentaru iznijetom na istom mjestu kaže se da je "svijetli ban govorio iz duše narodu kad je zagovorio prugu Našice – Djakovo. Doista važni prometni i upravni interesi ne samo kotara našičkog i djakovačkog, već i cijele županije virovitičke govore u prilog izgradnji ove pruge. Dokazuje to već jedan pogled na zemljopisnu kartu. Dok uz posavsku i podravsku željeznicu teče već kroz sredinu županije željeznica od Virovitice na Slatinu i Našice, ostao je samo još potez Našice – Djakovo (38 km) da se izgradi, pa da budu svi kotarti kako medjusobno tako i s gradom Osiekom vezani."

U komentaru se dalje ističe: "Neposredno je na izgradnji pruge Našice – Djakovo interesirano 8 upravnih općina: Našice, Podgorač, Bračevci, Drenje, Gorjan, Punitovci, Viškovci i Djakovo sa preko 60 sela i pustara, oko 150.000 jutara površine i 40.000 stanovnika. Suvišno je izlagati koliko već dobra cesta, a kamo li željeznica diže

[93] *VŽV*, 4/1906., 34.
[94] Isto

vrijednost nekretnina i olakšava izvoz plodina. Uz projektiranu prugu leže 23 zemljištne zajednice sa 3877 jutara šume, kojih ćr vriednost znatno poskočiti, jer su dosad radi nepovoljnih komunikacija i po tri dražbe već dozrelih šuma ostale bez uspjeha. K tomu dolaze i vlastelinske šume sa znatnim kompleksima. Ceste se u ovom kraju vrlo skupo grade, kilometar i po 12000 K, a sve zbog skupog privoza kamena iz udaljenih kamenika, pa bi željeznica silno pospješila i pojeftinila gradnju zemaljskih i općinskih cesta jeftinim privozom kamena iz kamenika dužlučkih i mandičevaćkih. Spoj željeznice na Viškovce opravdana je osnova, jer Djakovo štetovalo ne bi, željeznica bi bila kraća i po tom lakše oživotvorena izgradnja, a uvaženi bi bili i opravdani interesi središta županije, grada Osieka."

Odlasku deputacije grada Osijeka banu Pejacsevichu prethodile su sjednice gradskog zastupstva od 1. prosinca 1905. godine i Gradskog željezničkog odbora od 22. siječnja 1906. godine.

Sjednica gradskog zastupstva održana je spomenutog datuma pod predsjedanjem osječkog gradonačelnika Konstantina Graffa, a uz prisustvo 26 gradskih zastupnika. Na noj se zastupnik Adam Reisner vehementno usprotivio gradnji pruge Našice – Đakovo istaknuvši "da ni Djakovo ni Našice te pruge ne trebaju, pošto su ta mjesta danas koli sa Osiekom toli sa svojom okolicom dobro spojena. Projektirana pruga ide u opće samo za tim, da Osiek kao sijelo županije i

središte slavonske trgovine opet ošteti, kao što se je dogodilo prije više godina sa izgradnjom željeznice Budimpešta – Brod kada je Osiek ustrojenjem postaje Dalj izigran, a tako se je učinilo i onda, kada se je primjetilo, da pruga Osiek – Našice – Batrina za naš grad porast znači, jer se je odmah izvelo prugu od Našica do Szt. Lörencz-a. Danas, kada je pruga Osiek – Vrpolje predana u promet, hoće da nas i te prednosti liši, jer se kani trgovina Djakovštine u Baranjsku županiju umjetno prenijeti."[95]

Zastupnikov apel iznijet na kraju izlaganja da se o ovoj problematici svakako konzultira Virovitička županija - te da joj se sugerira kako ovaj projekt po svaku cijenu mora onemogućiti - Gradsko zastupstvo prihvatilo je jednoglasno.[96]

Na sjednici Gradskog željezničkog odbora, održanoj nepuna dva mjeseca kasnije, zaključci gradskog zastupstva operacionalizirani su i dodatno argumentirani. Naime, zaključak odbora bio je da se županiji Virovitičkoj sugerira da ako već mora podržati gradnju pruge, onda da to učini samo "ako se trasa te pruge promijeni tako, da se ne spoji sa Djakovom, nego da vodi preko Gorjana u Viškovce ili više Viškovaca, te da ta pruga ne bude samostalna posebna pruga nego sastavni dio postojeće željeznice radi jedinstve-

[95] Državni arhiv u Osijeu, Zapisnik sa sjednice gradskog zastupstava grada Osieka od 1.12.1905, 1-2.

[96] Isto

nih tarifa, a buduć je trgovačkim i prometnim prilikama grada Osieka nanešena nenadoknadiva šteta svojedobnom izgradnjom željeznice Dalj – Brod i pošto se trgovačko prometni interesi grada Osieka i gore spomenutim projektima Našice – Đakovo, odnosno Vinkovci te prugom Miholjac – Pečuh ugrožavaju, to da Osiek mora svim silama nastojati oko ostvarenja nove neposredne pruge Osiek – Vinkovci, a pošto ima molitelja za predkoncesiju te pruge Osiek – Vinkovci, to da se opširno obrazložena predstavka podnese Presvijetlom gospodinu gr. velikom županu Antunu pl. Mihalovichu – sa molbom, da se i županija Virovitička toj predstavci priključi i da moćnim svojim uplivom kod kr. hrv.-sla.-dalm. zemaljske vlade ishodi, da visoka vlada sav svoj upliv uloži za omogućenje i ostvarenje te za Osiek i županiju Virovitičku velevažnepruge Osiek – Vinkovci, a da se visoka vlada ujedno upozori na štetne posljedice projektirane pruge Našice – Djakovo te Našice – Djakovo – Vinkovci."[97]

Ako se još može imati razumijevanja za izneseni stav kako bi izgradnja pruge Našice – Đakovo – Vinkovci ugrozila vitalne prometne, tj. gospodarske interese Osijeka, inzistiranje na tomu da, ako pruga baš mora biti izgrađena, ne spaja izravno Našice i Đakovo, već da bi trebala ići od Našica do Viškovaca, tu se spojiti s prugom Osi-

[97] Isto, Zapisnik sa sjednice gradskog zastupstva grada Osieka od 1. veljače 1906., 15-16.

jek – Đakovo – Vrpolje, i od Viškovaca produžiti prema Vinkovcima, teško da ima valjano racionalno utemeljenje. Jasno je, naime, što bi takvim rješenjem trgovište Đakovo izgubilo, no nije jasno što bi Osijek dobio. Inzistiranje predstavnika Osijeka na takvom rješenju dodatno iznenađuje, jer je baš Osijek – što se i iz gore citiranih zaključaka može vidjeti - od strane promađarskih krugova dugi niz godina bio prometno izoliran. Ono što su mađarski političari činili Osijeku, a zašto su osječki gospodarstvenici djelomice i sami bili krivi, sada je Osijek pokušao činiti Đakovu, trgovištu koje mu, ni po kojoj osnovi, nije moglo biti dostojan gospodarski takmac.

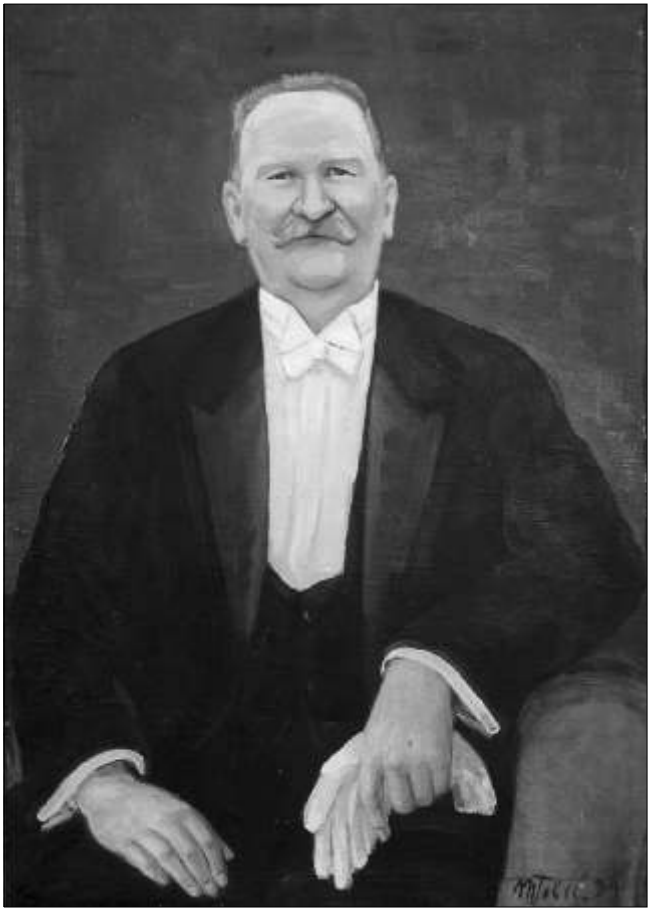
Iz zaključaka Gradskog željezničkog odbora, ali i kasnije predstavke deputacije grada Osijeka, doznajemo i to da Đakovo ne bi bila posljednja točka pruge, već da se planira produženje iste do Vinkovaca.[98] Od toga se projekta, doduše, kao i

[98] Inicijativa o povezivanju Vinkovaca i Našica, koliko nam je poznato, potiče još iz 1894. godine.Naime, te je godine "vis. kr. ug. ministarstvo financija podeijelilo (...) naredbom od 17. lipnja 1894. br. 40045. Gjuri Dedoviću i tvrtki Lindhem i dr. predozvolu za parovoznu pobočnu (vicinalnu) željezničku prugu, i to za prugu iz postaje Vinkovci, kr. drž. žweljeznice, preko Markušice, Semeljaca, Tomašanaca, Gorjana, Bračevaca, Podgo- rača i Vukojevaca do Našica, zatim od ove pruge s jedne strane od Markušice preko Laslova, Ernestinova i Antunovca do Osijeka, a s druge strane od Tomašanaca preko Djakova i Piškorevaca do

od toliko drugih, osmišljenih prije i kasnije, odustalo. Ideja o povezivanju ta dva grada uistinu bi u određenoj mjeri narušila dominantni položaj Osijeka u povezivanju Podravine i Posavine, odnosno Mađarske i Bosne, no opet ne u tolikoj mjeri da bi se inicijativa za gradnju pruge Našice – Đakovo – Vinkovci mogla stigmatizirati kao projekt koji izravno ugrožava vitalne interese njihovog grada. Takav kut gledanja na ovu problematiku, čini se, imao je i ban koji je odbio temeljni zahtjev deputacije, ali im je zato – baš kako je i obećao – izašao u susret i zauzeo se oko toga da pruga ide do postaje Viškovci, a ne izravno u Đakovo. Da će se preferirati spoj pruge u Viškovcima, a ne u Đakovu, bilo je očito već prilikom političko – tehničkog ophoda pruge. Povjerenstvo ophoda sačinjavali su: "od kr. ug. ministarstva trgovine g. ministarski savjetnik Vladimir Ehrenhöfer i g. nadzornik Novak, od kr. zemaljske vlade g. nadinžinir Stanisavljević, od c. i kr. ministarstva rata g. satnik pl. Bacor, od glavnog nadzorničtva za železnice i parobrodarstvo g. nadzornik Hilvert, od kr. ug. drž. željeznice nadzornici gg. Heger, Csorba i Fezis te nadinžinir g. Sedressi, od županije virovitičke g. podžupan Žepić i g. nadinžinir Doljak, zatim zastupnici kotara, upravnih i mjestnih općina, vlastelinstva i

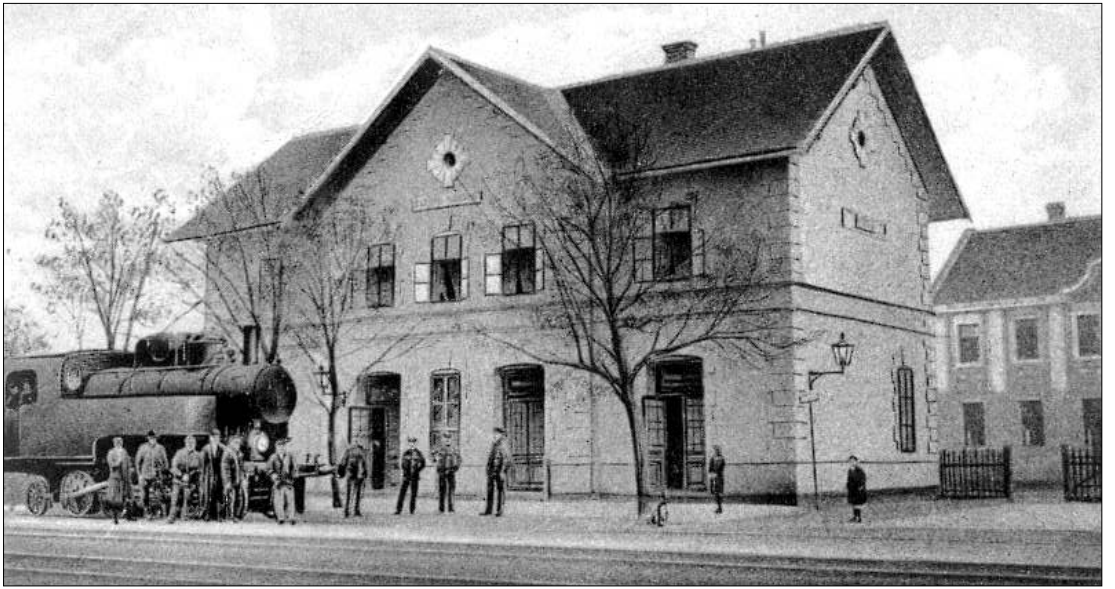
---

postaje Strizivojna – Vrpolje, kr. ug. drž. željeznica." *VŽV*, 15/1894., 119.



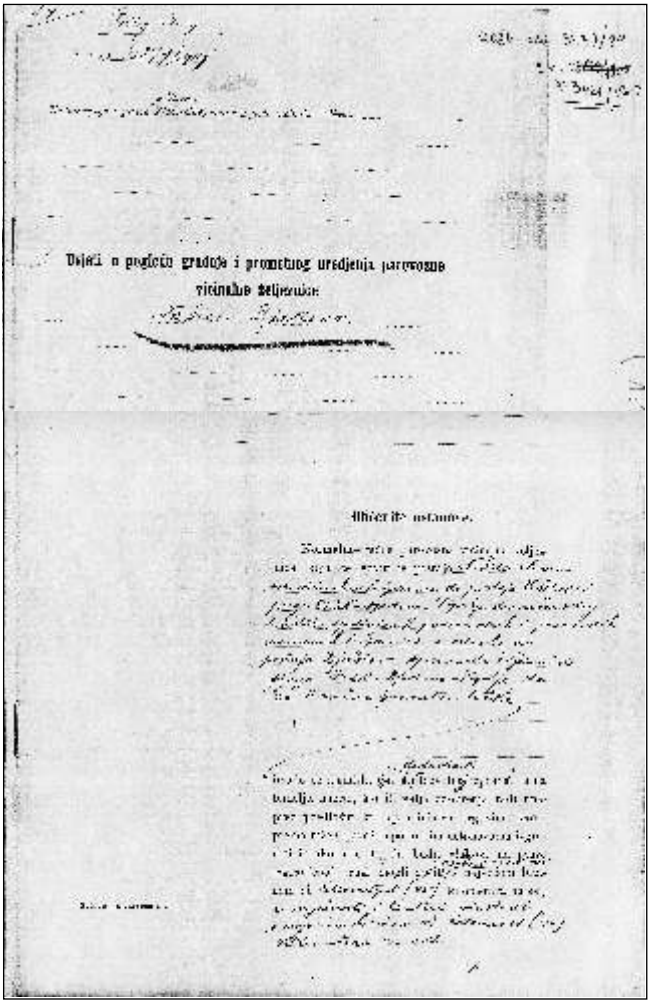
Sl. 25. Antun Švarcmajer

Sl. 26.-27. Stanica Našice 20-ih godina prošlog stoljeća



Sl. 28. Kolodvor Đakovo između dva svjetska rata

Sl. 29. Vladimir Prebeg



Sl. 30. Uvjeti, u pogledu gradnje i prometnog uredjenja parovozne vicinalne željeznice Našice - Djakovo

drugi interesenti, a od poduzetničtva gg. Gfrerer i Schoch."[99]

Na istom mjestu kaže se i to da je pruga projektirana sa ishodištem iz stanice Našice, te da će ići kroz općine Našice, Vukojevci, Stipanovci, Podgorač, Bračevci, Potnjani, Gorjani, Tomašanci, Ivanovci, Viškovci, do postaje Viškovci. Dužina pruge za gradnju iznosila bi 32, a sveukupna oko 36 kilometara (dio između Viškovaca i Đakova bio bi zajednički s prugom Osijek – Đakovo – Vrpolje).

Iz istog članka saznajemo ponešto i o razlozima zamjene predkoncesionara. "Prvobitno je predkoncesiju za ovu prugu – kaže se u članku – imala tvrtka E. Gross & Co. u Beču, koja je namjeravala voditi prugu od Gorjana preko Satnice u Đakovo. Sad je u posjedu predkoncesije tvrtka `Gfrerer, Schoch i Grossmann` u Budimpešti, koja je trasu pruge preinačila, te ju vodi od Gorjana između Tomašanaca i Ivanovaca do postaje Viškovci. Prometna duljina pruge izmedju Našica do Djakova povećava se time doduše za ciglih dvie sto metara, ali se prištedjue izgradnja od puna tri i pol kilomatra pruge kroz najnezgodniji dio preko uvala i brda te močvare Jošave. Prištednja čini efektivno preko 180 000 K, a niveleta se dade ispraviti na 5% uzpona, što znatno olakšava promet."[100]

---

[99] "Željeznice u županiji virovitičkoj", *VŽV*, 7/1906., 56.
[100] *Isto*, 56-57.

U raspravi koja je potom uslijedila, bez većih teškoća, pronašao se zajednički interes sa pojedinim općinama u vezi smještaja planiranih željezničkih stanica, ali, očito, ne i sa predstavnicima trgovišta Đakovo koje argumentacija o razlozima promjene trase pruge nije zadovoljila. Disonantne tonove u raspravu prvi je unio dr. Antun Švarcmajer konstatirajući da dio trase pruge Gorjani – Satnica – Đakovo uistinu nije bilo najbolje rješenjenje. Pravac Gorjani – Ivanovci – Tomašanci smatrao je boljim "ali ne sa spojem na Viškovce, već izravno u Djakovo, jer se (...) boji da bi stanica Viškovci mogla biti budućim izhodištem za pravac željeznice na Vinkovce."[101] Na ovu Švarcmajerovu objekciju odgovorio je gospodin Gfrerer, inače član "poduzetničtva". Istakao je kako je "posvema neopravdano tražiti od njih da izgrade prugu od Tomašanaca izravno na Djakovo, dočim im je u svakom pogledu zgodniji spoj na Viškovce, a prištedit će kod toga 3,5 klm gradnje najtežeg diela pruge, što će uvelike olakšati financiranje i izvedenje gradnje. I poduzetničtvu je stalo do toga – rekao je u nastavku svoje diskusije Gfrerer – da se željeznicom dodje do Djakova, a ne u Viškovce. Ono je ("poduzetničtvo" - B.B.) pripravno dati svaku garanciju, koja se od njega traži, da interesi Djakova ne će biti povriedjeni."[102]

[101] Isto, 57.
[102] Isto

Sljedeći se u diskusiju uključio podžupan Žepić. Nastojao je pojasniti "tehničku, prometnu i financijalnu stranu jedne i druge variante, te dokazao, da bojazan zastupnika trgovišta Djakovo nije osnovana. Preuzvišeni g. ban ovlastio ga je naročito – ističe se u komentaru - , da kod današnje povjerenstvene razprave izporuči, da on (svietli ban) ne će nikad dozvoliti, da se ma čiji opravdani interesi povriede, pa tako ne će u konkretnom slučaju dozvoliti, da se povriede opravdani interesi Djakova. Polazeći s tog stanovišta, izjavio je bio i jednom odaslanstvu, da njihovu želju, da se osujeti izgradnja željeznice Našice – Djakovo ne može usvojiti i poduprieti. Kako su preuzv. gosp. banu potanko poznate sve okolnosti, to mogu zastupnici Djakova biti tvrdo osvjedočeni, da svietli ban neće nikad dozvoliti, da Djakovo bude izigrano."[103]

Nakon Žepića riječ je dobio Predsjednik povjerenstva Ehrenhöfer. I on je bio mišljenja da bojazan predstavnika Đakova, barem u dogledno vrijeme, nije opravdana, "jer će se potrebite ustanove uvrstiti u dozvolbenu izpravu, koja se izdaje na 90 godina, a država ne će dozvoliti, da joj se iz Viškovaca otvori konkurencijonalna pruga paralelno s njezinim željeznicama."[104]

S time je rasprava, uglavnom, bila okončana. Predstavnici Đakova nisu komentirali gore izne-

[103] Isto
[104] Isto

sene argumente koje su ponudili članovi Povjerenstva. Donesen je zaključak da se pruga (uz sve garancije za zaštitu interesa trgovišta Đakovo) izgradi sa spojem na prugu Osijek – Đakovo – Vrpolje u Viškovcima.

Sa takvim zaključkom složili su se i predstavnici županije Virovitičke, ali su inzistirali da se u zapisnik unese i njihova poduža izjava sljedećeg sadržaja: "Glede mostova i propusta traže, da se poduzetnik u smislu z. čl. IV od godine 1888. i hrvatskog zakona o vodnom pravu pridrži na to, da iste izvede na svim vodotocima i pobočnim kanalima, koje projektovana željeznica sieče, prema odobrenim a djelomice već i izvedenim regulatornim radnjama. Odobrene regulatorne osnove stoje poduzetničtvu i projektantu na uvid kod županijske oblasti, a kopije operata predložit će se na zahtjev kr. ug. ministarstvu trgovine, u koliko se odnose na gradnju željeznice.

Glede naziva utanačenih postaja traže, da se iste izključivo nazivlju uzakonjenim nazivima, koji su uneseni u imenik hrvatsko-slavonskih naselja, i to: Našice, Stipanovci, Podgorač, Bračevci, Gorjan, Tomašanci – Ivanovci, Viškovci, Djakovo.

S obzirom na ogromne troškove vodoregulatornih radnja od Našica do Djakova zahtievaju, da se kod gradnje željeznice materijalne grabe tako izvedu, da bude njihova odvodnja podpuno osjegurana, a da bude izključeno zamočvarivanje materijalnih graba.

Glede naziva željeznice traže, da se pruga nazove Našice – Djakovo, te da se ista utjelovi kojoj od postojećih vicinalnih željeznica, naročito onoj Osiek – Djakovo – Vrpolje, a da ne bude smatrana posebnom prugom.
Što se samog prometa tiče, to traže, da se u dozvolbenu izpravu uvrsti ustanova, da se promet udesi tako, da bude posvema obezbiedjen direktni spoj Našice – Djakovo i natrag, t. j. da svi vlakovi izravno obće izmedju Našica i Djakova i obratno bez obzira na to, što je ulazna, dotično izlazna točka u postaji Viškovci postojeće vicinalne željeznice Osiek – Djakovo – Vrpolje.
Napokon traže, da si kr. ug. ministar trgovine dozvolbenom izpravom naročito pridrži pravo, da dozvoli križanje projektovane pruge u naravnom nivea-u po željeznicama nižega reda (gospodarskim, industrijalnim, šumskim, poljskim itd. željeznicama) uz uvjete koji će se od slučaja do slučaja napose propisati."[105]
Iako su zaključci o gradnjom pruge prihvaćeni bez većih polemika, bilo je očito da đakovački predstavnici imaju određenu rezervu prema ideji da se pruga Našice – Đakovo izgradi sa spojem na prugu Osijek – Vrpolje u Viškovcima. Sljedeća događanja to su i potvrdila. Već na proljetnoj skupštini županije Virovitičke razmatrala se molba tvrtke Gfrerer i dr. za nabavu temeljnih dionica projektirane željeznice Našice – Đakovo.

[105] Isto

Stav "administrativno-financijalnog" Odbora županije, kojeg je skupštinarima prenio podžupan Zvonimir Žepić, bio je da će "županija virovitička uz uvjet pogodovnog dovoza gradjevnog materijala za javne gradjevine prema tarifi kr. ug. drž. željeznica – uz uvjet bezplatnog privoza kamena na svojim prugama za izgradnju privoznih cesta na kolodvoru – te uz uvjet, da ima pravo imenovati jednog člana u ravnateljstvo dioničkog društva – voljna je poduprijeti izgradnju normalno tračne vicinalne željeznice Našice – Djakovo nabavom temeljnih dionica od 120.000 K iz svoje ¾ odkupa javnih radnja. Ta subvencija plativa je u deset godišnjim obrocima po 12.000 K nakon otvorenja prometa, nu nikako prije 1. svibnja 1908. Županija ostaje u obvezi do 1. srpnja 1908. Ako se ta željeznica do toga vremena ne izgradi i ne preda javnom prometu, gubi nazočni zaključak svoju snagu."[106]

Đakovački zastupnik dr. Švarcmajer nije se složio sa prijedlogom "Administrativno-financijalnog odbora". Smatrao ga je preuranjenim, pogotovo stoga što je bio mišljenja da se još uvijek nije točno odredila trasa pruge (Našice – Đakovo, ili Našice – Viškovci), te predložio da se ovaj predmet skine s dnevnog reda i uputi na jesensko zasjedanje županijske skupštine.[107]

---

[106] *VŽV*, 13/1906., 118.
[107] Isto

Na istim pozicijama kao Švarcmajer bio je i dr. Vladimir Prebeg, drugi đakovački predstavnik u županijskoj skupštini. On je izrazio sumnju u veritabilnost podžupanovih riječi, te subvenciju uvjetovao protokoliranjem željeznice u Hrvatskoj (Osijek), izravnim pravcem Našice – Đakovo i hrvatskim kao službenim jezikom. Posebice je inzistirao na pravcu Našice – Đakovo.[108]
Švarcmajera i Prebega u nastojanjima da zaštite interese Đakova podržao je i skupštinar Dane Reichman (još jedan Đakovčanin), dok se Barlović zadovoljio tek s djelomičnom podrškom – naime, da se ova rasprava odloži do sljedeće županijske skupštine.[109]

---

[108] Isto

[109] Tijekom 1906. i 1907. godine, kada su na županijskim skupštinama vođene najžešće diskusije oko gradnje pruge Našice – Đakovo, članovi županijske skupštine iz Đakova bili su: Leopold Kugl (trgovac i posjednik), Adolf Kohn (trgovac), Dane Reichsmann – mlađi (trgovac), dr. Vladimir Prebeg (javni bilježnik i odvjetnik), Frank Majer (trgovac), Stjepan Barlović (posjednik), Josip Hager (trgovac), dr. Antun Švarcmajer (odvjetnik i općinski načelnik) i Vladoje Čačinović (ravnatelj vlastelinstva). Osim njih, kao izabrani predstavnici kotara đakovačkog, članovi županijske skupštine bili su i: Stipo Blažević (seljak iz Piškorevaca), Antun Novoselić (posjednik iz Vrpolja), Antun Wink (seljak iz Semeljaca), Jakob Friedrich (posjednik iz Satnice), Ivan Bogdanović (seljak iz Vrpolja), Josip Šimić (paroh iz Bračevaca) i Franjo Freihaut (seljak iz Vučevaca). Vidi*: Iz- vješće Upravnog odbora županije Virovitičke za vrieme od 1. siečnja do*

Za razliku od Đakovčana, predstavnici Našica bili su znatno suzdržaniji, zapravo krajnje pragmatični.[110] Njihov pragmatizam temeljio se na činjenici što Našice kao ishodište pruge nitko nije dovodio u pitanje, baš kao i trasu pruge sve do neposredne blizine Đakova. Da li će spoj pruge biti u Viškovcima ili u Đakovu njima je bilo svejedno, baš kao što im je bilo svejedno da li će pruga prolaziti kroz Satnicu ili između Tomašanaca i Ivanovaca. Gospodin Fischer, predstavnik Našica, doduše, podržao je trasu pruge koja bi vodila izravno iz Našica u Đakovo[111], ali i povišenje prvotnog prijedloga subvencije od 120 000, na 200 000 K – i to stoga "jer se tiče koristi Našica, obće koristi."[112]
Skupštinar Murat, također Našičanin, izašao je s prijedlogom da se odobri subvencija[113] od

*31. prosinca 1906., (*Osijek, 1907.), 37-39., i *Izvješće Upravnog odbora županije Virovitičke za vrieme od 1. siečnja do 31. prosinca 1907.,* (Osijek, 1908.), 42-44.

[110] Našice u županijskoj skupštini tijekom 1906. i 1907. godine predstavljali su: dr. Teodor grof Pejacsevich (vlastelin), Makso Fischer (trgovac), Jakob Klein (trgovac), Albert Goldfinger (trgovac), Vilim Schlegel (vlastelinski mjernik), Simo Lucarić (kotarski sudac), Bruno Kovačević (gvardijan) i Aleksander Eisler (trgovac). Vidi: Isto

[111] Prihvatiti trasu pruge Našice – Viškovci "znači ubijati Djakovo. Osiek se centralizira, to hoće i Djakovo. Za Djakovo bi bilo ruglo kad bi bilo stijecište u Viškovci." *VŽV*, 13/1906., 119.

[112] *VŽV*, 13/1906., 118.

[113] Isto, 119.

120000 K, ako pruga ide na Viškovce, odnosno 200000 K ako ide na Đakovo.[114]
Prije no što će se o spomenutim prijedlozima glasovati, riječ je uzeo podžupan Žepić i istaknuo da "u borbi za trasu željeznice Našice - Djakovo izbija lokalni patriotizam Djakovaca. Razlika u duljini pruge čini čitavih 300 metara, a prištedi 3,5 klm. novogradnje pruge. Mimoilazi se nezgodno zemljište, prištedi most preko Jošave, a priključit se mogu još dva sela Ivanovci i Tomašanci, da dobiju željezničku stanicu."[115] Što se pak tiče uvjeta za gradnju pruge na kojima je inzistirao skupštinar Prebeg (trasa pruge, hrvatski jezik kao poslovni, protokoliranje u Osijeku), podžupan ih načelno prihvaća, ali tvrdi da pod takvim uvjetima nije moguće naći predkoncesionara. Drugim riječima, on je s pozicija političkog pragmatizma pokušao sagledati cjelokupnu problematiku vezanu za gradnju pruge, te implicitno iznio stav da su trenutačne političke prilike takve da onemogućavaju opravdane, ali u postojećoj konstalaciji snaga nerealne zahtjeve predstavnika trgovišta Đakovo. Napose Prebega. Svima njima spočitavao je uskogrudnost. "Tu je po sriedi kraj od Našica do Djakova. Ako Djakovčani doista namjeravaju osujetiti izgradnju te pruge, bilo im pošteno, a podžupan želi, da se poradi toga ne bi

[114] Isto
[115] Isto

imali kajati, kako se danas mnogi kaju u sličnim prilikama."[116]

Predloženo glasovanje za 4 iznesena prijedloga oko gradnje pruge Našice – Đakovo (1. Prijedlog Administrativno-financijalnog odbora 2. Prijedlog subvencije od 120 000 K uz uvjet da pruga ide pravcem Satnica – Đakovo, bude protokolirana u Hrvatskoj, sa hrvatskim kao poslovnim jezikom 3. Povećanje subvencije na 200 000 K i pravac Satnica – Đakovo 4. Skidanje ove problematike s dnevnog reda Skupštine) onemogućio je predsjednik Skupštine koji je inzistirao na tomu da se ne glasuje o sva četiri, već samo o prva dva prijedloga. Većina skupštinara, njih devetnaest, podržala je prijedlog Administrativno-financijalnog odbora.[117]

Kako Đakovčani nisu uspjeli u nakani da na županijskoj skupštini dobiju dovoljno uvjerljive garancije da će interesi njihova mjesta biti zaštićeni, općina Đakovo[118] uputila je ministarstvu trgovine molbu u kojoj su, čini se, donekle reduci-

[116] Isto

[117] Isto

[118] Te, 1906. godine, na čelu upravne općine Đakovo bio je Antun Švarcmajer, prvi bilježnik bio je Sommer Mišo, a drugi (ujedno i blagajnik) Lombarović Lazo, mjesni sudac je Hager Josip, redarstveni povjerenik Šporčić Tomo, poslovođa kod ubiranja potrošarine Lović Tomo, činovnik kod ubiranja potrošarina Benašić Pavo i lječnik Weiss Miroslav. *Imenik dostojanstvenika, činovnika i javnih službenika kraljevine Hrvatske i Slavonije, (*Zagreb, 1906.), 65.

rali zahtjeve koje su iznijeli predstavnici Đakova na netom završenoj županijskoj skupštini. Ipak, kao i skupštinari, i općina je u jednom bila odlučna: pruga mora imati spoj s prugom Osijek Đakovo – Vrpolje u Đakovu, nikako ne u Viškovcima.[119]

Međutim, kao i županijska skupština, ni ministarstvo trgovine nije imalo razumijevanja za zahtjeve Đakovčana. U odgovoru ministarstva stajalo je "da će se kao skrajnja prometna točka ove pruge ustanoviti `postaja` Djakovo odnosno Strizivojna – Vrpolje, te svaki vlak na upitnoj pruzi uvesti u Djakovo..."[120] Na taj način, smatrali su u ministarstvu, interesi trgovišta Đakova neće, i ne mogu biti ugroženi..

Nakon što je i ministarstvo trgovine odbilo molbu općine Đakovo činilo se kako su sva nastojanja Đakovčana da izbore željenu trasu pruge Našice – Đakovo ostala bezuspješna. To bi uistinu tako i bilo da zbog ukupno negativne financijske situacije u zemlji kr. zemaljska vlada nije odbila zaključke posljednje županijske skupštine. Na stranicama Vjesnika županije Virovitičke objavljeno je podžupanovo izvješće "o uskraćenom odobrenju zaključaka posljednje žup. skupštine po kr. zem. vladi za subvencioniranje željezničke pruge Osiek – Vinkovci sa 60.000 K i one Djakovo – Našice sa 120 000 K iz tri četvrtine od-

[119] *VŽV*, 16/1906, 150.
[120] Isto

kupa javnih radnja županije virovitičke u pomankanju u tu svrhu raspoloživih sredstava..."[121]
Nemogućnost vlade da financijski podrži izgradnju pruge imala je za posljedicu, barem nakratko, i stišavanje rasprava oko načina njezine gradnje. Gotovo polugodišnje "primirje" ozbiljno je narušeno za vrijeme održavanja proljetne skupštine županije Virovitičke u svibnju 1907. godine. Na toj Skupštini koncesionar pruge Našice – Đakovo G. J. Höcker predložio je "da se na molbu vic. željeznice Osiek – Djakovo – Vrpolje d. d. nabave tem. dionice za projekt. mj. željeznicu Našice – Djakovo prema zaključku adm. financ. odbora, u iznosu od 50.000 K iz ¾ odkupa javnih radnja, plativih u deset god. obrocima po otvorenju prometa, no ne prije 1. I. 1911. uz uvjete pogodnosti: dovoza gradjevnog materijala za javne gradjevine, bezplatnog prevoza kamena za privozne kolodvorske ceste i imenovanja 1 člana u ravnateljsko vijeće. Ne izgradi li se pruga do 1. VII. 1909. gubi zaključak svoju snagu."[122]
Iz citiranog prijedloga vidljivo je da su se u vremenu između održavanja dvije županijske skupštine pojavili neki novi momenti oko gradnje pruge, ponajprije oni financijske prirode. Nije poznato kada je Administrativno financijalni odbor

[121] *VŽV*, 23/1906., 228. O razlozima gubljenja potpora za gradnju vicinalnih željeznica u Hrvatskoj toga vremena vidi: Zlata ŽIVAKOVIĆ-KERŽE: *Urbanizacija...,* n. dj., 120-121.
[122] *VŽV*, 11/1907., 121.

izradio novi prijedlog u vezi s visinom subvencija za prugu Našice - Đakovo, ali, po svemu sudeći, najvjerojatnije je do toga došlo početkom 1907. godine. Isto tako, nije jasno zašto je sada ta subvencija znatno niža od one koju je isto tijelo predložilo nekoliko mjeseci ranije. Doduše, sudeći prema raspravi koja je uslijedila nakon što je G. J. Höcker iznio svoj prijedlog, to nije bilo jasno ni pojedinim skupštinarima. Na upit našičkog zastupnika Fishera zašto je došlo do smanjenja subvencije odgovorio je predsjedavajući Skupštine da je preostala godišnja suma od 10 000 K od pruge Bjelovar – Virovitica – Križevci, te da je od toga iznosa pola dodijeljeno za prugu Našice – Đakovo, a pola za prugu Osijek – Vinkovci.[123]

U kraćoj diskusiji koja je potom uslijedila glavnu riječ imali su isti oni skupštinari koji su bili glavni protagonisti rasprava o ovoj temi vođenih i tijekom 1906. godine. Problemi su bili isti, isti su bili i zahtjevi – ali i argumenti pred- stavnika vlasti koji su sve te zahtjeve ponovno odbacili kao neosnovane.

Ovom prilikom Vladimir Prebeg posebice je inzistirao da uredovni jezik na pruzi Našice – Đakovo mora biti hrvatski, a upis tvrtke u nekom od hrvatskih gradova. Te zahtjeve u potpunosti je podržao i skupštinar Reichman, ali ne i Deutsch. Ovaj potonji njihove zahtjeve ocijenio je politi-

[123] Isto, 122.

kanskim, i kao takve u potpunosti neprimjerenim. Smatrao je da je riječ o problematici koja je dominantno gospodarska, nikako ne politička, pa da su samim tim i njihovi prijedlozi deplasirani. S tim više što bi čitav projekt mogao doći u pitanje ako se i dalje bude inzistiralo na njegovoj politizaciji.[124]

Istog mišljenja bio je i župan Mihalovich. Posebice se osvrnuo na Prebegov zahtjev da se na pruzi Našice – Đakovo hrvatski jezik uvede kao uredovni. Smatrao je da to nije moguće. Uostalom, istaknuo je, "preuzeti će drž. željeznice upravu (nad spomenutom prugom – B. B.), te povodom toga spada riješenje jezičnog pitanja na zakonodavstvo. Sl. skupština neka zaključi kako hoće (...), nu ako se gradnja ove pruge tim uvjetom sbilja osujeti, ostat će novac za druge svrhe."[125]

Zaključke ove skupštine, koji su za Đakovčane ponovno bili nepovoljni, u cijelosti je podržala i Zemaljska vlada aktom br. 36 411. U njemu se ističe da Vlada dozvoljava nabavu temeljnih dionica za prugu Našice – Đakovo u iznosu od 50 000 K na račun ¾ otkupa "j. radnja u 10 god. obrocima, ako d. d. vic. željeznice Osijek – Djakovo – Vrpolje zadobije dozvolu za gradnju istih i to pod uvjetima u zaključku žup. skupštine na-

[124] Isto
[125] Isto

vedenim (...) i da se u ravnateljstvo željeznice ima izabrati 1 član, kojega će imenovati ban."[126] Nakon višegodišnjih diskusija, kada se konačno činilo da su sve pripreme za gradnju pruge privedene kraju, a izgradnja prvih kilometara pruge pitanje dana, do gradnje ipak nije došlo. I ne samo to, cijeloj problematici o kojoj je građanstvo tijekom proteklih godina bilo učestalo informirano - kako putem dnevnog tiska, tako i na stranicama Vjesnika županije Virovitičke - više se nije posvećivala nikakva pozornost. Tijekom 1908. i 1909. godine izostale su bilo kakve informacije vezane za prugu Našice – Đakovo. Tek 1910. godine, na proljetnoj skupštini županije Virovitičke, pod točkom XX. dnevnog reda, predloženo je "da se u smislu zaključka fin. adm. odbora molba gradjevnog poduzetničtva Gfrerer, Schoch i Grossmann u Budimpešti za povišenje dozvoljene jur subvencije nabavkom temeljnih dionica iz ¾ otkupa javnih radnja za izgradnju željezničke pruge Našice – Djakovo djelomično uvaži te u svezi sa skup. zaključkom od 26. 6. 1906. točka XXIII. zap. u svrhu omogućenja izgradnje ove 32 km. duge pruge iz ¾ otkupa javnih radnja za nabavu temeljnih dionica jur dozvoljena subvencija od 100000 K povisi na 120000 K pod uvjetima u vlad. otpisu od 20. 7. 1909. br. 40246

[126] *VŽV*, 14/1907., 155. O tomu kako su ovu diskusiju vidjeli u *Narodnoj obrani* vidi: *Narodna obrana*, 30. V. 1907., 3.

navedenim (otplata ovih 120000 K u 10 g. obrocima, pogodovna vozna tarifa za dobavu materijala za zem. i opć. ceste, imenovanje, odnosno izbor po 1 člana u ravnateljsko vijeće vic. željeznice Našice – Djakovo i položenje temeljnih dionica u iznosu od 90000 K nominalne vrijednosti po dioničarskom društvu kod kr. zem. blagajne u Zagrebu)."[127]

Kao što je i u nekoliko prethodnih skupštinskih rasprava unosio disonantne tonove, zastupnik Prebeg učinio je to i ovoga puta. Predložene uvjete za subvenciju pruge i ovoga puta držao je neprimjerenim. I dalje je nepokolebljivo inzistirao na potrebi uvođenja hrvatskog jezika, kao uredovnog, te na protokoliranju pruge u Hrvatskoj. Za razliku od nekih drugih rasprava vođenih na ovu temu, ovog puta bio je još izravniji: "Budući da je ova željeznička pruga važna sa strateškog i trgovačkog gledišta obzirom na Bosnu i Hercegovinu, izgradit će ju Madžari svakako i bez našeg novca. A hoće li našu subvenciju, neka tada udovolje gornjim uvjetima."[128]

Protuargumenti koji su se mogli čuti nakon što je Prebeg iznio svoje viđenje pod kojim uvjetima bi trebalo odobriti subvenciju za gradnju pruge bili su isti oni koji su dužnosnici županije iznijeli i u raspravama tijekom 1906. i 1907. godine. Uslije-

[127] *VŽV*, 11/1910., 101.
[128] Isto, 101-102.

dilo je glasovanje u kojem je, prema očekivanju, prijedlog magistrata dobio potrebnu većinu.

Iste, 1910. godine, informacije o gradnji pruge Našice – Đakovo donijela je i Narodna obrana.[129] Na njenim stranicama, doduše, mogla se pročitati tek kraća obavijest o tomu da trvtka Gferer, Schoch i Grossman želi doskora izgraditi prugu, te da je već poduzela određene korake za dobivanje predkoncesije. Zašto ta tvrtka tada nije dobila predkoncesiju – a ako ju je kojim slučajem dobila, zašto se nije krenulo s gradnjom – na osnovu građe s kojom raspolažemo nije moguće dati pouzdani odgovor. Na lokalnoj, županijskoj razini, čini se, zapreka više nije bilo. Vrlo je vjerojatno da je inicijativa "zakočena" na višoj razini, u resornom ministarstvu, ili od strane samog bana.

Od spomenutog novinskog članka prošlo je gotovo tri godine do sljedeće informacije o gradnji pruge Našice – Đakovo, koju je ponovno prenijela Narodna obrana.[130] U kraćem natpisu ističe se da je "kr. ug. ministar trgovine (…) obnovio tvrtki `Gfferer, Schoch et Grossman` u Budimpešti predkoncesiju za normalno-tračnu paravoznu vicinalnu željezničku prugu, koja će voditi od postaje Našice vicinalne željeznice Szent Lörincz – Slatina – Našice u pravcu prema Vukojevcima, Stipanovcima, Podgoraču, Razbojištu, Bračev-

[129] *Narodna obrana*, 5. XII. 1910., 2.
[130] Isto, 24. VII. 1913., 3.

cima i Satnici do postaje Djakovo sjedinjenih podravsko-posavskih vicinalnih željeznica."
Ako je prenesena informacija točna, a nema razloga da u to sumnjamo, treba konstatirati kako je u vezi s gradnjom pruge došlo do određenih, za trgovište Đakovo bitnih promjena. Naime, trasa pruge na kojoj su njegovi predstavnici sve vrijeme inzistirali, izgleda, konačno je bila prihvaćena, pa je samim tim i njihov višegodišnji angažman dobio svoje puno opravdanje. U jeku najintenzivnijih diskusija oko gradnje pruge Našice – Đakovo tijekom 1906. i 1907. godine (posebice njezine trase) činilo se da teze Đakovčana o nužnosti spoja te pruge sa prugom Osijek – Đakovo – Vrpolje u Đakovu, nikako ne u Viškovcima, nisu bile dovoljno uvjerljive za sve one instance koje su o tomu trebale donijeti konačnu odluku. I onda, kada se od toga zahtjeva već bilo odustalo, a čitav projekt gotovo pao u zaborav, prihvaćena je za Đakovčane željena trasa pruge.
S tim u vezi otvara se niz pitanja na koje nije moguće ponuditi odgovor bez detaljnog uvida u zapisnike sjednica zajedničkog Hrvatsko-Ugarskog sabora u Budimpešti, Hrvatskog sabora u Zagrebu i sjednica resornog ministarstva. Za potrebe ovog rada, ipak, najznačajnije je to, da je informacija prenesena na stranicama Narodne obrane nesumnjivo točna. Sličnu, možda tek malo opširniju crticu o spomenutim korekcijama oko trase pruge, donio je i Vjesnik županije Vi-

rovitičke[131]. Osim već prenijetog sa stranica Narodne obrane u spomenutom prilogu navodi se da je predkoncesija produljena na daljnju godinu dana, a na osnovu rješenja ministarstva trgovine od 28. lipnja 1913. godine.

Iste godine, tek nekoliko mjeseci kasnije, u Hrvatskim pučkim novinama[132], lokalnom đakovačkom glasilu, objavljena je zbunjujuća – i po svemu sudeći netočna informacija – kako se na zajedničkom Hrvatsko-ugarskom saboru u Budimpešti raspravljalo o vicinalnim željeznicama u Hrvatskoj, te kako je pretkoncesiju za izgradnju pruge Našice – Đakovo dobio našički vlastelin grof Marko Pejacsevich.

Kako je uredništvo lista došlo do te informacije nije poznato. Vjerojatno je riječ o pogrešci proizašloj iz nepažnje i nedovoljno kritičkog odnosa prema izvorima iz kojih su crpljene informacije. Da je uistinu riječ o pogrešci svjedoče i posljednje dvije informacije vezane za izgradnju pruge Našice – Đakovo. Obje su se pojavile na stranicama Djakovačkih hrvatskih pučkih novina[133] ti-

[131] *VŽV*, 15/1913., 146.

[132] *Hrvatske pučke novine*, 10. X. 1913., 3.

[133] *Djakovačke hrvatske pučke novine* lokalno je glasilo koje izlazi u Đakovu nakon što su *Hrvatske pučke novine* prestale izlaziti. Zapravo, riječ je o istim novinama koje su samo promjenile ime, ali ne i ideološke pozicije sa kojih su djelovale, a samim tim ni bitniju promjenu uređivačke politike

jekom 1914. godine, neposredno prije izbijanja Prvog svjetskog rata.

Prva informacija govori o tomu da će se još tijekom tekuće godine otpočeti sa gradnjom vicinalne željeznice Našice – Đakovo[134], a druga da je koncesija za predradnje produljena na godinu dana tvrtki Gferer, Schoch i Grossmann, da će spoj sa prugom Osijek – Vrpolje biti u Đakovu, te da će novoizgrađena pruga biti spoj podravskih i posavskih željeznica.[135]

Obje ove informacije, a naročito potonja , čini se, prenijete su uz nekoliko mjeseci zakašnjenja. Naime, u vrijeme kada je prenesena druga informacija Prvi svjetski rat bio je već započeo. Njegovo okončavanje predstavljalo je ujedno i definitivan raspad Austro – Ugarske monarhije. Na njezinim ruševinama nastat će nove državne tvorevine s drugačijim gospodarskim prioritetima i različitim protagonistima koji su imali presudan utjecaj u formuliranju strateških interesa novostvorenih država. U njihovim vizijama, pokazalo se, nije bilo mjesta za prugu Našice – Đakovo.

[134] *Djakovačke hrvatske pučke novine*, 7. III. 1914., 3.
[135] Isto, 25. VII. 1914., 2.

SAŽETAK

U planovima izgradnje željezničke mreže u Hrvatskoj Đakovo se po prvi put spominje sredinom 19. stoljeća, i to kao jedno od mjesta u zamišljenoj transverzali koja je trebala povezati istočne dijelove zemlje sa Zagrebom, odnosno lukama na jadranskoj obali. Zbog uskogrudnih političkih ciljeva Beča i Pešte, nedostatka domaćeg kapitala, ali i loših strateških odluka osječkih i slavonskih gospodarstvenika okupljenih oko Trgovačko-obrtničke komore za Slavoniju, do realizacije tih projekata nije došlo, ili je došlo znatno kasnije, u više ili manje radikalnim korekcijama prvotnih planova u kojima prolaz pruge kroz središte Slavonije, a samim tim i Đakovo, nije dobilo potporu na najvišim mjestima odlučivanja.

Prvi spomen biskupijskog grada u jednom projektu gradnje željezničke pruge registriran je u elaboratu venecijanskog inženjera M. A. Sanferma iz 1842. godine, i to u kontekstu širenja dionice pruge Karlovac – Sisak prema Osijeku i Vukovaru. I u proširenoj varijanti toga plana, napravljenom i obznanjenom dvije godine kasnije, Đakovo nije izostavljeno. Iste godine Carl Maria von Wallau izradio je projekt pruge Vukovar –

Rijeka, te njezin odvojak koji je trebao povezati Osijek s Đakovom i Vrpoljem.
Nakon Banske konferencije o željezničkom pitanju održane u Zagrebu 1862. godine (gdje su konačno oblikovani autentični hrvatski interesi o prioritetima željezničkih prometnica u drugoj polovici 19. stoljeća, u kojima je Đakovo našlo svoje mjesto na trasi pruge koja je trebala spojiti Zemun sa morem i prolaziti sredinom Slavonije) Đakovo se sve do početka osamdesetih godina 19. stoljeća više ne spominje u sustavnije osmišljenim projektima izgradnje željezničke mreže kroz Slavoniju i Hrvatsku.
Umjesto sredinom, ili najkasnije u prvim desetljećima druge polovice 19. stoljeća, željeznička pruga prošla je kroz Đakovo tek potkraj 1905. godine. Bila je to vicinalna pruga Osijek – Đakovo – Vrpolje, pruga za čiju je gradnju inicijativa pokrenuta još početkom osamdesetih godina 19. stoljeća. Od pokretanja inicijative do dobivanja dozvole za početak radova prošlo je gotovo četvrt stoljeća, i to stoga što su mađarski vladajući krugovi nastojali prometno izolirati grad Osijek od Bosne, a nije za zanemariti ni njihov izraženi animozitet prema đakovačkom biskupu Josipu Jurju Strossmaveru koji je, barem u početku, aktivno poticao njezinu gradnju. Kada je pod permanentnim pritiskom predstavnika grada Osijeka, Virovitičke županije i Trgovačko-obrtničke komore za Slavoniju sa najviših mjesta odobrena izgradnja pruge - tim više što je tada,

u novim političkim i društvenim okolnostima njezina gradnja odgovarala i interesima mađarske poduzetničke elite – pruga je napravljena uz neznatno produljenje zacrtanih rokova, tek za nešto više od godinu dana. Za grad Osijek i cijelu Đakovštinu pruga je u prvim godinama svoga postanka, a i kasnije, imala neprocjenjivi značaj na planu gospodarstva i integracijskih procesa općenito, kako unutar regije, tako i u njenom povezivanju s drugim dijelovima Hrvatske.

Do pokretanja inicijative za gradnju pruge Našice – Đakovo (s vizijom njenog produljenja prema Vinkovcima) došlo je neočekivano, u vrijeme završne faze gradnje pruge Osijek – Đakovo – Vrpolje. Spomenuta pruga trebala je biti dodatni impuls za gospodarstvo našičkog i đakovačkog kraja, ali i poticaj mađarskom krupnom kapitalu u osvajanju i eksploataciji novih tržišta. U trgovačko-gospodarskoj strategiji Mađarske vidjeli su je kao produžetak pruge St. Lörincz – Slatina – Našice, tj. dodatnu vezu s Bosnom, ali i kao potencijalno sredstvo za ponovnu gospodarsku marginalizaciju Osijeka. Upravo stoga u Osijeku se nije blagonaklono gledalo na pokrenutu inicijativu. No, začudo – ali iz sasvim drugih razloga – ozbiljne objekcije na ideju o gradnji pruge Našice – Đakovo imali su i predstavnici trgovišta Đakovo. Za njih, naime, nije bila sporna pruga, već njezina trasa. Potpuno neprihvatljivim držali su svaki pravac pruge koji ne bi imao spoj sa prugom Osijek – Vrpolje u Đakovu. Nakon prvih

prijedloga u kojima je predviđen za njih prihvatljivi smjer pruge došlo je, na inzistiranje predstavnika Osijeka, do dramatičnih promjena. Prvotno određena trasa pruge koja je trebala ići od Našica preko Vukojevaca, Stipanovaca, Podgorača, Razbojišta, Bračevaca, Potnjana, Gorjana i Satnice izravno u Đakovo, zamijenjena je trasom Našice, Vukojevci, Stipanovci, Podgorač, Bračevci, Potnjani, Gorjani, Tomašanci – Ivanovci, Viškovci. Potonji pravac, unatoč žestokih protivljenja općine Đakovo i đakovačkih predstavnika u skupštini županije Virovitičke, bo je prihvaćen od svih relevantnijih instanci. Nakon što đakovački predstavnici u županijskoj skupštini (napose Prebeg i Švarcmajer) tijekom 1906. i 1907. godine nisu uspjeli uvjeriti skupštinsku većinu u opravdanost svojih zahtjeva, činilo se da su sve mogućnosti bile iscrpljene i da je skori početak gradnje pruge (s trasom za Đakovo neprihvatljivom) samo pitanje dana. No, zbog financijskog stanja u državi od gradnje se moralo odustati. Nekoliko narednih godina činilo se da je cijeli projekt pao u zaborav. Revitaliziran je tek nekoliko godina pred izbijanje Prvog svjetskog rata, i to na način koji je u potpunosti kolidirao s zahtjevom trgovišta Đakovo da spoj na prugu Osijek – Vrpolje mora biti u Đakovu. Nažalost, zbog izbijanja rata, od gradnje pruge Našice – Đakovo moralo se odustati.

SUMMARY

Analysing plans and projects of building railroad networks in Croatia we discover that in the middle of the 19th century the name of Đakovo was first mentioned as one of the places on the conceived transversal which should have connected eastern parts of Croatia with Zagreb- the capital, and thus with the harbours on the coast. Due both to some narrow-minded and selfish political ambitions of Vienna and Pest- capitals of the then existing monarchy and limited domestic funds as well as to some wrong strategic decisions made by business people of Osijek and Slavonia gathered in the Chamber of Commerce and Trade for Slavonia, the above projects had never been realized except for some railroads of minor importance ,whereby having experienced lots of dramatic corrections the plans/projects for building railroads through the centre of Slavonia- meaning primarily through Đakovo- had not had enough support from the relevant authorities.

The first mention of Đakovo as a part of a railway- project can be found in a feasibility study of M.A. Sanferno- an engineer from Venice. This study dating from 1842 includes Đakovo in the context of streching the railroad Karlovac

– Sisak in direction Osijek and Vukovar. Extended verson of this project –published two years later- also mentions Đakovo. In the same year Carl Maria Wattau drew up his plans Vukovar –Rijeka railroad which foresees a branch-line connecting Osijek with Đakovo and Vrpolje. After the Ban´s conference on railroads, held in Zagreb 1862 (where there had national Croatian interests and priorities in railroad building finally been set giving Đakovo its merited place on the route of the railroad that was supposed to connect Zemun with the Adriatic coast) Đakovo was not included in any other systematic railroad project for Slavonia until 1880-ties.

Instead of being built in the middle of the 19th century or not later than in the first decades of the other half of the 19th century, the first railroad passing through Đakovo was built in the end of 1905. It was a vicinal railroad Osijek-Đakovo-Vrpolje initiated as far back as the early 1880-ties. It took almost a quarter of the century to start building it. It took so long maily because the then reigning Hungarians insisted on traffic isolation of Osijek from Bosnia. Their explicit animosity towards J.J Strossmayer-bishop of Đakovo was also relevant for leaving Đakovo out of all important railraod projects. However, it is worth mentioning that the bishop acvtively supported the project, at least at its beginning.

It was then when the representatives of the town of Osijek, the Virovitička county and the Cham-

ber of Commerce and Trade for Slavonia put pressure on the highest authorities that the project was approved, maily because it matched the interests of Hungarian enterpreneurs who grew stronger under new social and political circumstaces.

The railroad was built rather quickly, not much over a year, slightly exceeding the dead-lines. It had a huge importance for the city of Osijek as well as for Đakovo and the surrounding area. Particularly in the first years after its building, but also in the later period. It prooved especially supportive to the economical development and integration of the area itself and for connecting it with other parts of Croatia.

The idea of building the Našice-Đakovo railroad (including its extention to Vinkovci) came unexpectedly, during the last phase of constructing Osijek-Đakovo-Vrpolje railroad. The above named railroad was supposed to be an additional stimulus to the economical development of Đakovo and Našice and the surrounding areas, but it should have also supported Hungarian big business in winning and exploiting new markets. Within the scope of trade and economic strategy of Hungarian government it was seen as an extention of St Lörincz-Slatina-Našice railroad providing additional connection to Bosnia. Some also expected it to be a possibility of setting Osijek aside. That is the reason why Osijek did not either welcome or support the initiative.

Suprisingly, though for completely different reasons- there were some strong objections to the idea of building Našice-Đakovo railroad comming from the representatives of the market-town of Đakovo. They objected not to the railroad itself but to its route. They found absolutely unaccceptable every direction of the railroad which would not have a junction to the railroad Osijek – Vrpolje in Đakovo.

Initial projects offered an acceptable solution for Đakovo, but then the representatives of Osijek brought to a dramatic turn.

The initial route from Našice via Vukojevci - Stipanovci - Podgorač - Razbojište - Bračevci,- Potnjani - Gorjani and Satnica directly to Đakovo was replaced by the route Našice - Vukojevci- Stipanovci - Podgorač - Bračevci - Potnjani- Gorjani - Tomašanci - Ivanovci -Viškovci. The latter direction was accepted by all relevant authorities despite strong objections from Đakovo municipality and its representatives in the county parliament. In 1906 and 1907 representatives of Đakovo (especially Prebeg and Švarcmajer) could not persuade the parliamentary majority of the justifiability of their demands, so it seemed that all their efforts had been fruitless and that the building of the railroad unfavorable for Đakovo was just the matter of days. But due to difficult financial situation in the country the project had to be desisted. During the next few years it seemed that it had fallen into oblivion.

Just before the World War I it revived, but again offering a route unacceptable for the market town of Đakovo whose representatives continuously insisted on the junction to Osijek-Vrpolje railroad in Đakovo. Unfortunately the World War I broke out and the project had to be abandoned.

ZUSAMMENFASSUNG

In Projekten von Errichtung des Bahnnetzes in Kroatien wurde Đakovo zum ersten Mal in der Mitte des 19 Jhs. erwähnt unter den Orten der erdachten Transversale, die die östlichen Teile Kroatiens habe mit der Hauptstadt Zagreb und mit adriatischen Häfen vebunden sollen. Kleinliche politische Ziele von Wien und Pest, sowie Mangel am heimischen Kapital und schlechte politische Entscheidungen von Wirtschaftler aus Osijek und Slawonien, die der Handels- und Gewerbekammer Slawoniens gehörten, führten dazu, dass die obengenannten Projekte nie oder viel später verwirklicht wurden, wobei sie mehr oder weniger radikale Korrekturen erlebten. Das bedeutet, dass die geplante Bahn durch Herzen Slawoniens, vor allem durch Đakovo, von den einflussreichsten Strukturen nicht unterstützt worden war.

Die erste Erwähnung der Bischofsstadt in einem Bahnprojekt finden wir im aus 1842 stammenden Elaborat des Ingineurs M.A. Sanfermo aus Venedig. Die Stadt wurde im Kontext der Erweiterung von der Bahnstrecke Karlovac – Sisak, Richtung Osijek und Vukovar erwähnt. Auch in der erneuten und erweiterten Variante

desselben Elaborats, die zwei Jahre später erschien, wurde Đakovo nicht aus dem Projekt ausgelassen. Desselben Jahres projektierte Carl Maria von Wallau die Eisenbahn Vukovar-Rijeka deren Nebenlinie die Städte Osijek und Đakovo mit Vrpolje verbinden sollte.
Nach der in 1862 in Zagreb abgehaltenen Ban-Konferenz über Eisenbahnen,- wo die authentischen kroatischen Interresse in bezug auf Bahnverkehrprioritäten festgelegt wurden und nach denen Đakovo seinen verdienten Platz auf der Bahnstrecke Zemun-Adria via Slawonien fand, - gab es den Namen Đakovo nicht in den systematischen Eisenbahnprojekten für Slawonien und Kroatien bis Anfang des 19. Jhs.
Anstatt in der Mitte oder spätestens in den ersten Jahrzehnten der zweiten Hälfte des 19.Jhs., fuhr der Zug erst Ende 1905 Đakovo an. Es handelt sich um die Vizinalbahn Đakovo-Vrpolje, die schon in den 80-er Jahren des 19.Jhs. iniziert wordern war. Von der Initiative bis zur Verwirklichung brauchte man fast 25 Jahre, dank den hungarischen Regierenden, die versuchten die Stadt Osijek von Bosnien zu isolieren, wobei ihre ausgesprochene Feindseligkeit dem damaligen Bischof J. J. Strossmayer gegenüber auch eine grosse Rolle spielte. Der Bishof, aber hatte das Eisenbahnprojekt aktiv unterstützt, wenigstens in den ersten Phasen.
Unter dem grossen kontinuierlichem Druck von den Vertretern der Stadt Osijek, der Virovotica

Gespannschaft/Županie und der Handels- und Gewerbekammer für Slawonien wurde das Projekt endlich von den höchsten Instanzen genehmigt- um so mehr, da es den Interressen der hungarischen in den neuen politischen Ums- tänden enstandenen unternehmerischen Elite entsprach. Die Bahn wurde mit einer belanglosen Verlängerung des festgelegten Termins- in etwa einem Jahr gebaut und hatte für die Stadt Osijek und die ganze Region eine ausseordentliche Bedeutung im Sinne der wirtschaftlichen Entwicklung und der Integration innerhalb der Region als auch innerhalb Kroatiens.

Die Initiative zur Errichtung von Našice-Đakovo Bahnstrecke- mit der Perspektive deren Verlängerung in Richtung Vinkovci kam unerwartet vor -in der letzten Phase der Errichtung von Đakovo-Vrpolje Strecke. Diese Bahn habe einen weiteren Anstoss der wirtschaftlichen Entwicklung von Regionen um Našice und Đakovo geben sollen und zugleich den Drang des hungarischen Grosskapitals auf neue Märkte stimulieren. Die hungarische Strategie für Handel und Wirtschaft sah sie als Erweiterung der St. Lörincz - Slatina - Našice Bahn, d.h. als neue Möglichkeit die Stadt Osijek zurückzusetzen. Grade deswegen war die genannte Initiative in Osijek nicht zugetan angenommen worden. Merkwürdigerweise machten die Vertreter des Marktfleckens Đakovo derselben Initiative sehr ernsthafte Vorwürfe aus ganz anderen Gründen.

Für sie war die Bahn selbst nicht problematisch, sondern deren Trasse. Ihrer Meinung nach wäre jede Richtung der Bahn ohne Verknüpfung an Osijek - Vrpolje Strecke in Đakovo völlig unannehmar gewesen.
Nach ersten Vorschlägen, die für Đakovo eine annehmbare Richtung anboten, kam es zu dramatischen Veränderungen, worauf die Vertreter von Osijek bestanden hatten. Die ursprüngliche Trasse von Našice via Vukojevci - Stipanovci - Podgorač - Razbojište - Bračevci - Potnjani - Gorjani und Satnica direkt nach Đakovo wurde durch die Strecke Našice-Vukojevci-Stipanovci-Podgorač-Bračevci-Potnjani-Gorjani-Tomašanci-Ivanovci - Viškovci ersetzt. Die letzte Strecke wurde von allen bedeutsamsten Instanzen, unterstützt, trotz starkem Widersetzen der Gemeinde Đakovo und deren Vertreter im Parlament der Virovitička – Županie.
Nachdem die Vertreter der Stadt Đakovo (besonders Prebeg und Švarcmajer) in den Jahren 1906 und 1907 erfolglos versuchten, das županische Parlament über die Gerechtigkeit ihrer Ansprüche zu überzeugen, schien es, daß es keine Hoffnung mehr gab und, dass der Bau der Eisenbahn, deren Trasse für Đakovo ungünstig war, bald beginnen konnte.
Aber man musste wegen der schlechten finanziellen Lage des Landses das Projekt aufgeben. In den kommenden Jahren hatte man das Gefühl, dass es in Vergessenheit geraten war. Es lebte

aber kurz vor dem ersten Weltkrieg wieder auf. Auch diesmal stiess es mit den Ansprüchen des Marktfleckens Đakovo (dass die Anknüpfung an Osijek-Vrpolje Bahn in Đakovo wird) völlig zusammen. Leider sprach die Geschichte das letzte Wort. Man musste wegen des Kriegsausbruchs die Errichtung von Našice-Đakovo Bahn aufgeben.

IZVORI I LITERATURA

Knjige i članci

Z. Baždar, Razvoj željezničke mreže u Hrvatskom Podunavlju od 1850. do 1914. godine - neobjavljeni magistarski rad, Zagreb, 1999.

S. Blažanović, Hrvatska čitaonica u Vrpolju (1893.-1985.), Vrpolje, 1985.

E. Gašić, Brevis conspectus historicus dioecesium bosniensis – diacovensis et sirmiensis, Essekini, 1944.

J. Horvat, Politička povijest Hrvatske (knjiga 1.), Zagreb, 1990.

M. Horvat, Spomenica Hrvatskog pjevačkog društva "Sklad" - "Preradović" u Đakovu 1863.-1939., Đakovo, 1939.

M. Gross – A. Szabo, *Prema hrvatskom građanskom društvu*, Zagreb, 1992.

I. Karaman, Privredni položaj Slavonije u Habsburškoj monarhiji pod nagodbenim sistemom, *Zbornik Historijskog instituta Slavonije 9*, Slavonski Brod, 1966.

M. Pavić – M. Cepelić, Josip Juraj Strossmayer biskup bosansko-đakovački i sriemski god. 1850.-1900, Zagreb, 1900.-1904.
D. Pavličević, Narodni pokret 1883. u Hrvatskoj, Zagreb, 1980.
N. Plavšić-Atanasijević, Trgovačko-obrtnička komora za Slavoniju u prvih pedeset godina njenog opstanka 1853.-1903., Osijek, 1904.
B. Stulli, Prijedlozi i projekti željezničkih pruga u Hrvatskoj 1825-1863, I-II, Zagreb, 1975.
M. Valentić, Osnovni problemi prometne integracije i jadranske orijentacije hrvatskog poduzetničkog građanstva u XIX. stoljeću, *Povijesni prilozi 9*, Zagreb, 1990.
I. Cafuta, Zavičajnici – malo spominjani, prešućivani i zaboravljeni, Slavonski Brod, 2001.
Z. Živaković-Kerže, Urbanizacija i promet grada Osijeka na prijelazu stoljeća (1868.-1918.), Osijek, 1996.
xxx, Imenik dostojanstvenika, činovnika i javnih službenika Kraljevine Hrvatske i Slavonije, Zagreb, 1906
xxx, Ivan Mažuranić ban pučanin, Zagreb, 1990..
xxx, Izvješće Upravnog odbora županije Virovitičke za vrieme od 1. siečnja do 31. prosinca 1906., Osijek, 1907.
xxx, Izvješće Upravnog odbora županije Virovitičke za vrieme od 1. siečnja do 31. prosinca 1907., Osijek, 1908.

xxx, Korespodencija Rački – Strossmayer, Zagreb, 929.
xxx, Sbornik zakona i naredaba valjanih za Hrvatsku i Slavoniju, Zagreb, 1906.
xxx, Sbornik zakona i naredaba valjanih za Hrvatsku i Slavoniju, Zagreb, 1907.

Tisak

Djakovačke hrvatske pučke novine, Đakovo, 1914.
Hrvatske pučke novine, Đakovo, 1913.
Narodna obrana, Osijek, 1905., 1907., 1910., 1913
Vjesnik županije Virovitičke, Osijek, 1894.-1897., 1902.–1907., 1909.–1910., 1913.

Arhivski izvori

Državi arhiv u Osijeku, Zapisnici sa sjednica gradskog zastupstva grada Osieka, Osijek, 1905.-6.
Hrvatski državni arhiv, *UOZV*, 1907.-8.

PRILOZI

Portreti, fotografije, razglednice

Sl. 1. Josip Juraj Strossmayer (razglednica – Valentin Markovčić, Đakovo)
Sl. 2. Ivan Mažuranić (portretna slika – A. A. Cancia, T. de Rina i H. Beda, Hrvatski povijesni Muzej, Zagreb)
Sl. 3. Stari željeznički most u Osijeku (fotografija – Muzej Slavonije, Osijek)
Sl. 4. Most u Osijeku nakon rušenja (fotografija – Muzej Slavonije, Osijek)
Sl. 5. Khuen Hedervary (preneseno iz – J. Horvat "Politička povijest Hrvatske", Zagreb, 1990.)
Sl. 6. Teodor Pejačević (fotografija – Muzej Slavonije, Osijek)
Sl. 7. Zakonski članak o odobrenju vicinalne pruge Osijek – Đakovo – Vrpolje (preneseno iz – "Sbornika zakona i naredaba valjanih za kraljevine Hrvatsku i Slavoniju, Zagreb, 1907.)
Sl. 8. Stanica Čepin 2003. godine (fotografija - Anja Bijelić, Đakovo)

Sl. 9. Stanica Vladislavci 2003. godine (fotografija – Anja Bijelić, Đakoco)
Sl. 10. Stanica Vuka 2003. godine (fotografija – Anja Bijelić, Đakovo)
Sl. 11. Stanica Semeljci 2003. godine (fotografija – Anja Bijelić, Đakovo)
Sl. 12. Stanica Viškovci 2003. godine (fotografija – Anja Bijelić, Đakovo)
Sl. 13. Stanica Budrovci 2003. godine (fotografija – Anja Bijelić, Đakovo)
Sl. 14. Kolodvor Đakovo početkom 20-ih godina prošlog stoljeća (razglednica – Valentin Markovčić, Đakovo)
Sl. 15. Osječki kolodvor početkom 20. stoljeća (razglednica – Valentin Markovčić, Đakovo)
Sl. 16. Osječki kolodvor početkom 20. stoljeća (razglednica – Valentin Markovčić, Đakovo)
Sl. 17. Ulaz na kolodvor Đakovo 20-ih godina prošlog stoljeća (fotografija – Muzej Đakovštine, Đakovo)
Sl. 18. Stanica Vrpolje oko 1904. godine (preneseno iz – S. Blažanović "Hrvatska čitaonica u Vrpolju (1893.-1985.), Vrpolje, 1985.
Sl. 19. Stanica Vrpolje 20-ih godina prošlog stoljeća (razglednica – Borislav Bijelić, Đakovo)
Sl. 20. Dane Reichmann ml. (preneseno iz – M. Horvat "Spomenica Hrvatskog pjevačkog

društva "Sklad" – "Preradović" u Đakovu 1863.-1939., Đakovo 1939.

Sl. 21. Matija Pavić (preneseno iz – E. Gašić "Brevis conspectus historicus dioecesium bosniensis – diacovensis et sirmiensis, Essekini, 1944.

Sl. 22. Josip Wallinger (preneseno iz – M. Horvat "Spomenica Hrvatskog pjevačkog društva "Sklad" – "Preradović" u Đakovu 1863.-1939., Đakovo, 1939.

Sl. 23. Zapis o izmjeni temeljnih dionica vicinalne željeznice Osijek – Đakovo – Vrpolje (Hrvatski državni arhiv, UOZV, 1908, kut. 3337/79)

Sl. 24. Objava za putovanje đaka u školskoj godini 1929./30. (Muzej Đakovštine, Đakovo)

Sl. 25. Antun Švarcmajer (portretna slika – M. Tolić, Muzej Đakovštine, Đakovo)

Sl. 26. Stanica Našice 20-ih godina prošlog stoljeća (razglednica – Zavičajni muzej Našice)

Sl. 27. Stanica Našice 20-ih godina prošlog stoljeća (razglednica – Zavičajni muzej Našice)

Sl. 28. Kolodvor Đakovo između dva svjetska rata (razglednica – Borislav Bijelić, Đakovo)

Sl. 29. Vladimir Prebeg (fotografija – Alka Smolej, Slavonski Brod)

Sl. 30. Uvjeti, u pogledu gradnje i prometnog uredjenja parovozne vicinalne željeznice Našice – Djakovo, (Hrvatski državni arhiv, UOZV, 1907, kut. 3337/79)

Geografske karte

Karta 1. Neprihvaćeni prijedlog trase pruge Osijek – Đakovo – Vrpolje
Karta 2. Pruga Osijek – Đakovo – Vrpolje
Karta 3. Prijedlog trase pruge Našice – Tomašanci – Ivanovci – Viškovci
Karta 4. Prijedlog trase pruge Našice – Đakovačka Satnica – Đakovo

Tablica

1. Tabelarni izkaz gradnja, gradjevina i uredjenja na postajama (preslik iz - "Sbornika zakona i naredaba valianih za kraljevine Hrvatsku i Slavoniju, Zagreb, 1906.)

BILJEŠKA O PISCU

Borislav Bijelić rođen je 13. veljače 1958. godine u Đakovu. Nakon završenog studija povijesti, sociologije i marksizma na Filozofskom fakultetu u Zagrebu, a potom i poslijediplomskog studija na Katedri za povijest istog fakulteta, radio je na osnovnim i srednjim školama, te znanstvenim institutima u Slavonskom Brodu i Zagrebu. Od 1992. godine stalno je zaposlen u Muzeju Đakovštine u Đakovu, prvo kao kustos povjesničar, a potom, od veljače 2004. godine, i kao ravnatelj Muzeja.

Do sada je objavio knjige Đakovačke ulice – kratke biografije osoba po kojima su dobile ime i Naše teme – ogledi o prošlosti i sadašnjosti Đakova i Đakovštine, a autorskim prilozima pripomogao je i publiciranju knjiga Hrvatska – povijest sjeveroistočnog područja i Fotomonografije starog Đakova. Od 1997. godine glavni je i od-

govorni urednik Zbornika Muzeja Đakovštine. Osim u lokalnim novinama, revijama i zbornicima, objavljivao je u Časopisu za suvremenu povijest, Scrini slavonici, Osječkom zborniku, Slavonskom povijesnom zborniku, Zlatnoj dolini, Pitanjima, Kulturnom radniku, Radovima, Analima, Kolu, Glasniku slavonskih muzeja... Napisao je desetak kataloških tekstova za likovne i druge izložbe. Kao izlagač sudjelovao je na znanstvenim simpozijima "Muzeji u Hrvatskoj danas i sutra", "Prvom kongresu hrvatskih povjesničara" i simpoziju "Nijemci i Austrijanci u hrvatskom kulturnom krugu". Od 1993. godine stalni je suradnik Glasa Slavonije.